



3 1761 11650039 8



GOVT PUBNS




GOVT PUBNS









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500398>







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Thursday, March 4, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le jeudi 4 mars 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to  
transportation

CONCERNANT:

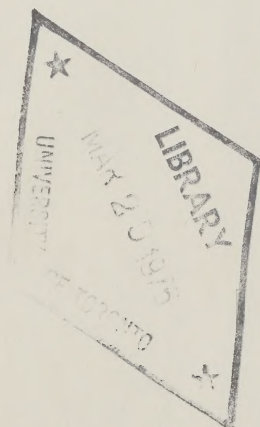
Documents ayant trait aux  
transports au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin  
Cadieu  
Condon  
Douglas  
(Bruce-Grey)  
Fleming

Forrestall  
Fortin  
Goodale  
Harquail  
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Huntington  
Loiselle  
(Chambly)  
Loiselle  
(Saint-Henri)

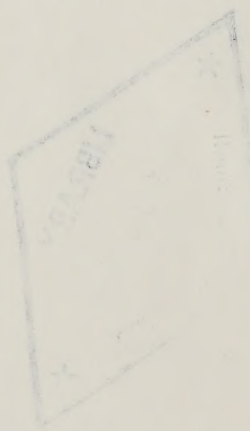
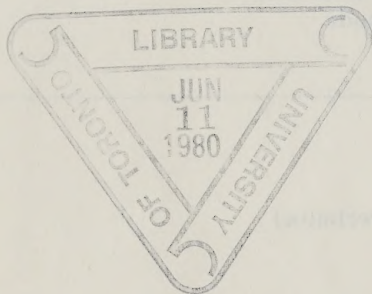
Lumley  
McCain  
McIsaac  
Mazankowski  
Murta—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Richard Rumas

*Clerk of the Committee*





## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 4, 1976

(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:44 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (Saint-Henri), Lumley and Murta.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. D. H. W. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister (Planning and Development) and Mr. N. R. Gore, Director, Program Analysis and Administration Branch, Transportation Development Agency.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Kirkwood made a statement.

Mr. Gore made a statement based on the material found in the document "Energy and Transportation".

The witnesses answered questions.

At 10:59 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 MARS 1976

(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 44 sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Huntington, Loiselle (Saint-Henri), Lumley et Murta.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. D. H. W. Kirkwood, premier sous-ministre adjoint (Planification et développement), et M. N. R. Gore, directeur, Direction de l'analyse et de la gestion des programmes, Centre de développement des transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (Voir *procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

M. Kirkwood fait une déclaration.

M. Gore fait une déclaration fondée sur les renseignements tirés du document «Énergie et transport».

Les témoins répondent aux questions.

A 10 h 59, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Richard Rumas

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 4, 1976

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We have the necessary number of members and parties to proceed with our presentation this morning relating to energy and transportation. We are pleased to have with us, Mr. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, and Mr. N. R. Gore, Director of Program Analysis and Administration Branch.

• 0944

For those members who had requested the names and maybe the departments and the phone numbers of witnesses, we are to discuss this afternoon at 3:30 in my office; I think it would be generally agreed that this information will be provided. I believe it was Mr. Huntington who brought forth this suggestion, and I think it is a very good one. In the future we will provide you with the information with regard to what we are to discuss, as well as the possible witnesses, their departments and their phone numbers.

Mr. Kirkwood, is there anything you would like to say before we proceed with the presentation?

**Mr. D. H. W. Kirkwood (Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, Transport Canada):** Thank you, Mr. Chairman, I would just say very briefly that the presentation we have prepared is on the subject of energy and transportation. I should make it clear that we are not attempting to cover all aspects of the energy situation, of the energy problems facing us, but only those that have a direct relationship to transportation matters.

The presentation will be given by Mr. Neil Gore, who is the Director of the Program Analysis and Administration Branch in the Transportation Development Agency, which is actively involved in consideration within Transport Canada and also in interdepartmental committees dealing with energy matters and has a very good overview of these questions as they are perceived in our Department. I think that is all I would wish to say by way of introduction and I will ask Mr. Gore now to proceed with his presentation.

**The Chairman:** Mr. Gore. We have to be out of this room by about 10.55. So, if there are any questions, I would appreciate having your names now. We will have to limit the questions and answers so we can get out of here on time. Mr. Gore.

**Mr. N. R. Gore (Director of Program Analysis and Administration Branch, Transport Development Agency, Transport Canada):** The subject of this presentation is energy and transportation. Can you hear me?

**An hon. Member:** Yes.

**Mr. Gore:** Transportation is, of course, an important consumer of energy, consuming some 20 per cent of all primary energy used in Canada and, perhaps more importantly, 40 per cent of petroleum consumption is accounted for by transportation.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 4 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons un nombre suffisant de députés et de partis représentés pour aller de l'avant avec la présentation de ce matin concernant l'énergie et le transport. Nous sommes heureux d'avoir avec nous M. D. H. Kirkwood, premier sous-ministre adjoint, Planification et développement, et M. N. R. Gore, Directeur, Analyse et gestion des programmes.

Pour ceux d'entre vous qui avaient demandé les noms, les ministères et les numéros de téléphone des témoins, nous en discuterons cet après-midi à mon bureau à 15 h 30. Je pense que l'on s'accorde de façon générale à fournir ces renseignements. Je crois que cela a été suggéré par M. Huntington, et c'est une très bonne suggestion. À l'avenir, nous vous fournirons les renseignements concernant les sujets à l'ordre du jour ainsi que les témoins possibles, leurs ministères et leurs numéros de téléphone.

Monsieur Kirkwood, avez-vous quelque chose à dire avant la présentation?

**M. D. H. W. Kirkwood (premier sous-ministre adjoint, Planification et développement, Transports Canada):** Merci, monsieur le président. Je veux simplement dire que la présentation que nous avons préparée touche à l'énergie et au transport. Je veux qu'il soit bien compris que nous ne voulons pas couvrir tous les aspects de la situation énergétique, des problèmes énergétiques auxquels nous faisons face, mais seulement ceux ayant un lien direct avec les questions de transport.

La présentation sera faite par M. Neil Gore, Directeur de l'analyse et de la gestion des programmes au Centre de développement des transports, qui est directement impliqué dans l'étude faite par Transports Canada et aussi dans les comités interministériels sur les questions d'énergie; M. Gore possède une très bonne connaissance de ces questions et de la façon dont elles sont perçues par notre Ministère. C'est tout ce que je dirai en guise d'introduction et je vais demander à M. Gore de nous faire sa présentation.

**Le président:** Monsieur Gore. Nous devons quitter cette salle à 10 h 55. Donc, si vous avez des questions, j'aimerais que vous me donniez votre nom tout de suite. Nous devons nous limiter. Monsieur Gore.

**M. N. R. Gore (directeur de l'analyse et de la gestion des programmes, Centre de développement des transports de Transports Canada):** Le sujet de cette présentation est l'énergie et le transport. M'entendez-vous?

**Une voix:** Oui.

**M. Gore:** Le domaine du transport utilise beaucoup d'énergie, soit 20 p. 100 de la consommation totale d'énergie primaire au Canada et, fait peut-être encore plus important, 40 p. 100 de la consommation totale de pétrole.



## [Texte]

Also the transportation of energy commodities accounts for one-third of all commodities, all freight transportation activity, that is, in ton-miles in Canada.

However, we should say that 85 per cent of energy commodities are transported by pipelines and 15 per cent by other modes.

I shall attempt to cover briefly these two aspects of energy and transportation—energy used by transportation and the transportation of energy commodities.

This graph represents two quite different forecasts of energy demand in Canada. The top line is the EMR standard forecast of 1973, which was included in the publication *The Energy Policy for Canada*, and the second one is the EMR conservation forecast, which is being used in the development of the research and development program that has recently been approved by government.

**Mr. Huntington:** What does EMR mean?

**Mr. Gore:** It means Energy, Mines and Resources.

**Mr. Huntington:** Thank you.

• 0950

**Mr. Gore:** The top curve shows a growth rate of something like 5.1 per cent and the bottom line shows something like 3.4 per cent. This lower forecast implies not only a reduction in rate of growth but also a change of energy form. This applies not just to transportation but to the energy situation in general. In order to get down to this bottom line it also means that we have to attack the energy conservation thing on many, many fronts.

Apart from the difference, then, in the rate of energy growth the two forecasts differ with respect to the use of future energy forms. This could have significant consequences for the transportation sector. I will attempt to illustrate this point with the next two slides.

We are currently using about 8,000 trillion BTU's per year, and it is divided like this. This, in other terms, amounts to about 1 million BTU's per day per capita. If all this energy were supplied by petroleum oil, this would be equivalent to more than 6 imperial gallons per day per Canadian. However, we see from the slide that oil accounted for 43 per cent of our current energy demands and coal, traditionally carried by the railways, now accounts for only 8 per cent of the total energy demand. We currently use about 70 per cent of the coal we used 25 years ago. Natural gas, at 21 per cent, of course is carried by pipeline, and hydro and nuclear of course is carried by cable.

This next slide shows the forecast previously discussed for primary energy by form for the year 2000. We have used the standard EMO 1973 forecast and the conservation forecast developed last year. That is the first column and the second column. The estimated use of the various energy forms are given in terms of multipliers of 1975 demand. The standard column might now be considered a baseline reference. It was, you will remember, largely based on the continuation of past trends. The conservation column also must be examined with some caution. It is in effect a normative forecast of the possible. For example, to limit growth of oil consumption to 20 per cent above the 1975 levels in the year 2000 is obviously not very easy.

## [Interprétation]

Aussi le transport des produits énergétiques représente-il 33 p. 100 du transport total en tonnes-milles des marchandises au Canada.

Toutefois, 85 p. 100 des produits énergétiques sont transportés par pipe-lines et 15 p. 100 seulement par d'autres moyens de transport.

Je vais aborder brièvement ces deux aspects, l'énergie utilisée par le transport et le transport des produits énergétiques.

Ce tableau représente deux prévisions différentes de la demande totale d'énergie au Canada. La courbe du haut est la prévision ordinaire de l'EMR de 1973, publiée dans la Politique énergétique du Canada; la courbe inférieure représente les prévisions de conservation, établies par l'EMR et utilisées dans la recherche et l'élaboration des programmes récemment approuvés par le gouvernement.

**M. Huntington:** Que signifie EMR?

**M. Gore:** Cela signifie Énergie, Mines et Ressources.

**M. Huntington:** Merci.

**M. Gore:** La courbe supérieure indique un taux de croissance d'environ 5.1 p. 100 et la courbe inférieure un taux de croissance de 3.4 p. 100. Cette dernière prévision implique non seulement une diminution du taux de croissance mais également de nouvelles sources d'énergie. Cela ne s'applique pas uniquement au domaine des transports mais à la situation énergétique en général. Mais pour en arriver à cette courbe, nous devons nous attaquer au problème de la conservation de l'énergie sur plusieurs fronts.

Mise à part la différence dans le taux de croissance énergétique des deux prévisions, elles diffèrent également en ce qui a trait à l'utilisation des nouvelles sources d'énergie. Ceci peut avoir des répercussions importantes dans le domaine des transports. Je vais tenter d'illustrer cela avec les deux diapositives suivantes.

Nous utilisons annuellement environ 8,000 billions d'unités de chaleur CBTU répartie comme suit. En d'autres mots, on parle d'environ un million de BTU par jour par habitant. Si toute cette énergie provenait du pétrole, cela équivaudrait à plus de six gallons impériaux par jour par Canadien. Toutefois, nous voyons sur cette diapositive que le pétrole représente 43 p. 100 de la demande actuelle d'énergie et que le charbon, transporté traditionnellement par rail, ne correspond plus qu'à 8 p. 100 de la demande totale d'énergie. L'utilisation du charbon n'est que 70 p. 100 de ce qu'elle était il y a 25 ans. Le gaz naturel, représentant 21 p. 100, est transporté par pipeline, bien sûr, et les énergies hydro-électriques et nucléaire sont bien sûrs transportées par câble.

La prochaine diapositive nous montre les prévisions dont nous avons discuté pour la demande d'énergie primaire, selon la source, pour l'an 2,000. Nous avons utilisé les prévisions EMR standards de 1973 et les prévisions sur la conservation établies l'an dernier. Elles sont indiquées à la première et à la deuxième colonnes. Les prévisions de la demande pour les diverses sources d'énergie sont données en termes de multiples de la demande de 1975. La colonne standard peut être considérée comme référence. Comme vous vous en souviendrez, ces prévisions sont basées en grande partie sur la continuation des tendances passées. Il faut également être prudents en étudiant le chiffre donné dans la colonne conservation. En effet, c'est une prévision normative de ce qui peut arriver. Par exemple, il ne sera pas facile de limiter à 20 p. 100 en l'an 2,000 l'accroissement

## [Text]

As far as natural gas is concerned, the convenience of natural gas, from the aspects of transportability, combustion and pollution characteristics, has resulted in its capturing a large part of the market over the last 25 years. In 1950 it accounted for only 3 per cent and in 1975 it is up to 21 per cent of all primary energy demand. Demand is expected to be high under both forecasts, doubling under the conservation forecast and more than quadrupling under the standard forecast.

The substitution of coal for gas and oil is extremely important if we are to close the supply-demand gap for fluid fuels. Almost quadrupling today's usage under the conservation forecast, that is the 3.8 figure, may indeed be an underestimate. Recently it has been suggested that if proper consideration is given to coal under a viable conservation plan this factor might be as high as 6, excluding coal that may be converted to gas, which is expected to come on-stream in about 15 years. Increased coal movements will impose pressures on the existing transportation system and measures will have to be developed to meet this challenge.

## • 0955

Hydro and nuclear—the fact that the factor of 3.7 comes out in both columns is an indication of the technological push that the nuclear option represents. In the years to come a much greater proportion of our energy will be available in the form of electricity through the nuclear generation process. All sectors including transportation will have to adapt to meet this fact. This factor, in the general energy situation, provides an additional argument for railway electrification; for example, abundant nuclear energy can also be used to manufacture the new transportable fuels of the future as conventional fuels run out. The transportation sector must then start to prepare for an orderly transition from the oil to the nuclear age. However, for the time being oil is the life blood of transportation and will probably remain so for the next decade or even more. This slide shows quite dramatically the event which caused us all to give more thought to the relationship between energy and future developments.

The delivered price of imported crude on Canada's East Coast increased by almost a factor rather of 4, from \$3 per barrel in mid-1973 to over \$11 a barrel in mid-1975. Of course the current price is now between \$12 and \$13.

Canadian production of crude oil and natural gas liquids in 1974 was about 2 million barrels per day. Exports of crude and petroleum products were about 1.1 million and imports about .9 million, for a net usage in Canada of 1.8 million. Of course, we now know that we became a net importer last year.

To summarize these comments on energy supply and demand, I think it is necessary to give some background to the transportation problem. This slide shows the standard demand forecast or pre-OPEC initiative projections of oil demand for all purposes and for the transportation sector, the transportation sector being the lower curve.

## [Interpretation]

de la consommation de pétrole par rapport au niveau de 1975.

En ce qui concerne le gaz naturel, sa commodité, sa facilité de transport de combustion, et ses caractéristiques non polluantes, lui ont permis de capturer une grande part du marché au cours des vingt-cinq dernières années. En 1975, il représentait 21 p. 100 de la demande totale d'énergie primaire alors que ce chiffre n'était que de 3 p. 100 en 1950. On prévoit que la demande en gaz naturel sera élevée d'après les deux prévisions, elle doublera selon les prévisions conservation et elle quadruplera et plus selon les prévisions ordinaires.

La substitution du charbon pour le gaz et le pétrole est très importante si nous devons refermer l'écart entre l'approvisionnement et la demande pour les combustibles liquides. Selon les prévisions conservation, nous devons quadrupler l'utilisation actuelle, mais ce chiffre de 3.8 peut très bien être une évaluation insuffisante. Récemment on a suggéré que si l'on étudiait sérieusement un plan de conservation efficace pour le charbon, ce facteur pourrait être aussi élevé que 6, sans compter le charbon qui peut être transformée en gaz, lequel devrait être sur le marché dans environ 15 ans. L'essor de l'industrie du charbon va causer des problèmes au système de transport actuel et il faudra prendre des mesures pour relever ce défi.

En ce qui a trait à l'énergie hydro-électrique et nucléaire, le fait que le chiffre 3.7 soit le même dans les deux colonnes indique l'avance technologique que représente l'option nucléaire. L'électricité produite par l'énergie nucléaire va devenir une source d'énergie sans cesse grandissante. Tous les domaines, y compris le transport, devront s'adapter à cette nouvelle réalité. Dans la conjoncture énergétique, ce facteur offre un argument de plus pour l'électrification du rail; par exemple, l'abondance de l'énergie nucléaire pourra être utilisée pour fabriquer de nouveaux combustibles transportables, lorsque les carburants conventionnels seront épuisés. Le domaine des transports doit donc se préparer à une transition systématique de l'ère nucléaire. Toutefois pour l'instant, le pétrole demeure toujours la source d'énergie du transport et le sera encore probablement nous illustre de façon dramatique l'événement qui nous a amenés à pour la prochaine décennie et même plus. La prochaine diapositive nous illustre de façon dramatique l'événement qui nous a amenés à prendre en considération les relations existant entre l'énergie et les développements futurs.

Le coût de transport du pétrole brut sur la côte s'est presque multiplié par 4, passant le baril à la mi-1973 à \$11 le baril en 1975. Bien sûr le prix actuel est maintenant entre \$12 et \$13.

La production canadienne de pétrole brut et de gaz naturel liquide était d'environ 2 millions de barils par jour en 1974. L'exportation de pétrole brut et de produits pétroliers était d'environ 1.1 million et l'importation d'environ .9 million pour une consommation de 1.8 million au Canada. Nous avons bien sûr que l'année dernière nous avons importé plus que nous n'avons produit.

Pour résumer ces commentaires sur l'approvisionnement et la demande d'énergie, je pense qu'il est nécessaire de donner un aperçu du problème du transport. Cette diapositive illustre la prévision standard de la demande avant l'initiative de l'OPEP pour le pétrole tout usages et pour le domaine du transport, le transport étant la courbe inférieure.



## [Texte]

You will note that the line representing the transportation sector is flatter than the total demand line.

The next slide shows the recent EMR conservation forecast again for all oil demand and for the transportation sector. You will note that in this case the two curves tend to converge. This shows the 1975 NED forecast of conventional oil supply. This excludes frontier area oil and also excludes the tarsands. The tarsands of course do not make very much difference to forecasts in the very near future.

If we put that curve against the standard forecast, we get something like this and you will see that in effect transport would be using the total indigenous conventional oil supply by somewhere around 1985, but who knows. You will note that the curves cross here about 1977 but we now have information that it crossed back there somewhere.

That same supply curve of conventional oil against a conservation forecast—you will see that even with that conservation forecast transport will be using something like 80 per cent of conventional oil by 1980. This also shows indirectly that by 1980 the balance of payments in the oil account could be as much as \$3 billion per annum and the gaps shown by these graphs illustrate how such a deficit would grow.

This is not intended to be a presentation on energy but I did feel that it was worthwhile putting these few rather simplistic graphs up to give some perspective of the relationship between transportation and energy and, indeed, the importance of the petroleum supply to transportation.

## • 1000

So this, then, is the common basis of concern of those, on the one hand, who point to the necessity for demand restraint and, on the other hand, for the need for the accelerated energy supply programs. Therefore, viewed in this light, the transportation system must be scrutinized carefully to determine if there are changes which can be made to reduce fuel requirements.

The next series of slides represents an attempt to evaluate energy's use by the various markets and modes. I should say that there are many sets of these numbers around and I would caution you that they are all derived from very questionable statistics. These data, however, provide a rough indication of the priority areas which should be addressed in the quest to conserve energy.

The 1970 energy accounts show transportation using about 1,200 trillion BTU's, 58 per cent for the transportation of people and 42 per cent for the transportation of freight. This year, we can expect to be using some 1,600 trillion BTU's in lieu of 1,200 trillion BTU's in transportation.

The next slide shows the passenger output on the left in terms of passenger miles and the energy consumed by those various modes on the right. As we see, transportation activity, that is, passenger miles in the urban area, accounts for 37 per cent and consumes 53 per cent; in the intercity area, 54 per cent for 38 per cent; in the international area, which is of course confined to the air mode, 9 per cent for 9 per cent; intercity bus and rail, four per cent for two per cent energy used; and the same thing for

## [Interprétation]

Vous noterez que la ligne représentant le domaine du transport est plus droite que la ligne représentant la demande totale.

La prochaine diapositive illustre les prévisions conservation EMR pour la demande totale de pétrole et pour la demande et pour la demande pour le secteur des transports. Dans ce cas-ci, vous noterez que les deux courbes semblent converger. Cela illustre les prévisions de 1975 pour l'approvisionnement en pétrole ordinaire. Cela ne comprend pas le pétrole frontalier et les sables bitumineux. Les sables bitumineux bien sûr n'effectent pas tellement les prévisions à court terme.

Si l'on compare cette courbe à celle des prévisions standards, nous obtenons ceci et vous voyez en effet que le secteur des transports utiliserait tout l'approvisionnement canadien en pétrole ordinaire d'ici 1985, mais qui sait? Vous remarquerez que les deux courbes se croisent ici vers 1977 environ, mais selon nos informations, elles vont se croiser quelque part là.

La même courbe d'approvisionnement en pétrole, comparée à la prévision conservation, vous montre que même dans les prévisions de conservation, le transport va utiliser environ 80 p. 100 du pétrole ordinaire d'ici 1980. En outre, on peut y voir qu'en 1980 la balance des paiements du compte du pétrole pourrait s'élever à 3 milliards de dollars par année et les écarts que l'on peut voir sur les tableaux montrent bien comment un tel déficit pourrait augmenter.

Le présent exposé ne porte pas sur l'énergie, mais nous avons pensé qu'il valait la peine d'ajouter ces quelques tableaux, assez simples, afin de donner un aperçu de la relation qui existe entre le transport et l'énergie et l'importance qu'a sur le transport l'approvisionnement en pétrole.

C'est la raison commune de préoccupations de ceux qui, d'une part, soulignent la nécessité de restreindre la demande et, d'autre part, demandent d'accélérer les programmes d'exploitation des ressources énergétiques. Par conséquent, il faut examiner de près le réseau de transport pour voir si l'on peut apporter certaines modifications qui permettraient de réduire la demande en carburant.

Le prochain jeu de diapositives tente d'évaluer la dépense d'énergie par les divers utilisateurs et par les divers modes de transport. J'aimerais souligner qu'il existe beaucoup de chiffres et je vous mettrai en garde, car ils proviennent tous de statistiques assez douteuses. Ces données donnent néanmoins un aperçu général des domaines prioritaires sur lesquels il faut se pencher pour tenter de conserver l'énergie.

Les données de 1970 nous montrent que le transport utilise environ 1,200 billions de BTU soit 58 p. 100 pour le transport des passagers et 42 p. 100 pour le transport des marchandises. Cette année, nous pouvons nous attendre à consommer quelque 1,600 billions de BTU pour le transport.

Sur la diapositive suivante, on trouve à gauche le nombre de passagers, c'est-à-dire le nombre de passagers-milles et à droite, l'énergie dépensée par les divers modes de transports. Comme nous pouvons le voir, le transport, c'est-à-dire le nombre de passagers-milles dans les régions urbaines, représente 37 p. 100 du transport et consomme 53 p. 100 de l'énergie; pour les déplacements interurbains, les chiffres sont de 54 p. 100 et de 38 p. 100; pour le transport international, qui se limite bien sûr à la navigation

## [Text]

transit, four per cent of activity for two per cent of the energy used.

The automobile use for intercity journeys is not particularly an intensive energy mode, for example. The ratio implied by this diagram for intercity would correspond to three passengers in a 16-mile per gallon car or two passengers in a 24-mile per gallon car. These mileages per gallon are quite low compared with the new crop of compacts and subcompacts that are being marketed today. However, it seems that people are not inclined to drive such long distances as they did in the past and while intercity air only consumes six per cent of all passenger transport energy, it is a fast-growing market. Some effort to increase air load factors and shift short-haul demand to rail and bus could conserve energy.

However, you should note that rail as operated at present—because we are trying to simplify this diagram, we have not really broken out the rail from the bus—does not stand out as an energy-efficient mode. The relative energy inefficiency of rail passenger transportation is related to low load factors estimated to be about 15 passenger miles per passenger car.

## • 1005

Automobiles used for urban journeys stand out for action: providing 33 per cent of all passenger miles, they consume more than 50 per cent of the total energy demanded for passenger transport. The urban auto therefore must be the prime target for conservation measures. Efforts should be made to encourage the development of small energy-conserving urban cars but above all the right environment must be provided for their safe operation. Also, alternatives to the urban car such as public transit and para-transit, shared taxis, car pools and the like must be encouraged.

On the freight side the road mode once again is the cause of some concern; it accounts for 6 plus 11 per cent in output in ton miles and 28 plus 33, or something like 61 per cent of the energy consumed. Energy assigned to urban goods movement includes service trucks, that is to say the plumber who brings his tools in a half-ton truck to carry maybe a faucet that weighs a couple of pounds. This factor, then, distorts the picture somewhat on this bottom part of the diagram. However, it is clear that urban delivery and service trucks deserve attention. Characterized by extremely low-load factors, besides lapping up lots of energy, urban trucks contribute substantially to congestion and hence cause the consumption of additional energy by the users of the same way; often idling between pickups and deliveries they are also responsible for a great deal of urban pollution.

## [Interpretation]

aérienne, les chiffres sont de 9 p. 100 et 9 p. 100. Le transport interurbain par autobus et par rail représente 4 p. 100 du transport et consomme 2 p. 100 de l'énergie, même chose pour le transport en commun, qui représente 4 p. 100 du transport qui utilise 2 p. 100 de l'énergie.

On peut voir que l'automobile utilisée pour des déplacements interurbains ne représente pas un mode coûteux en énergie. Le pourcentage que l'on peut déduire à partir du tableau sur le transport interurbain correspond à 3 passagers voyageant dans une automobile qui parcourt 16 milles au gallon ou 2 passagers dans une automobile qui parcourt 24 milles au gallon. Ce millage par gallon est assez faible si on tient compte du rendement des nouvelles compacts et sous-compacts qui sont maintenant sur le marché. Néanmoins, il semblerait que les automobilistes ne sont pas portés à parcourir d'aussi longues distances qu'ils le faisaient par le passé, et bien qu'à l'heure actuelle les déplacements interurbains par avion ne dépensent que 6 p. 100 de toute l'énergie consacrée au transport des passagers, la popularité de ce mode de transport augmente rapidement. Si l'on faisait des efforts afin d'augmenter le facteur de charge aérien et si l'on essayait de confier au réseau ferroviaire et aux autobus les passagers des trajets de courte durée, on pourrait conserver de l'énergie.

Toutefois, il faut noter parce que nous tentons de simplifier sur ces tableaux et que nous n'avons pas vraiment fait de distinction entre les chemins de fer et les autobus, le service ferroviaire tel qu'exploité à l'heure actuelle ne ressort pas comme un mode de transport qui conserve l'énergie. L'inefficacité d'utilisation de l'énergie pour le transport ferroviaire des passagers est relié au facteur de charge assez faible évalué à 15 passagers-milles par wagon passager.

Les automobiles utilisées pour le transport urbain appellent des mesures: fournissant 33 p. 100 de tous les passagers-milles, elles consomment plus de 50 p. 100 du total de la demande énergétique pour le transport des passagers. L'objectif principal visé par les mesures de conservation doit donc être l'automobile urbaine. Nos efforts devraient encourager la conception de petites voitures urbaines à faible consommation, mais avant tout, il faut mettre au point un milieu approprié qui permettrait de les conduire en toute sécurité. En plus, il faut encourager les autres possibilités telles que les transports en commun, et des modes connexes tels que les taxis partagés, les voitures coopératives, etc.

Au chapitre du transport des marchandises, les modes routiers engendrent certaines inquiétudes car ils représentent 6 p. 100, plus 11 p. 100, du tonnage transporté et 28 p. 100, plus 33 p. 100, soit quelque chose de l'ordre de 61 p. 100, de l'énergie consommée. L'énergie utilisée pour le transport urbain de marchandises comprend les camions utilisés par exemple par le plombier qui apporte ses outils dans un camion d'une demi-tonne et qui n'a peut-être avec lui qu'un robinet pesant quelques livres. Ce facteur donc déforme les données quelque peu pour la partie du bas du tableau. Néanmoins, il est clair que les livraisons urbaines et les camions commerciaux méritent notre attention. Les caractéristiques de ces camions sont un chiffre de charge extrêmement faible, une consommation excessive d'énergie, une contribution importante aux embouteillages et donc à la consommation d'énergie supplémentaire par les utilisateurs de la même rue; de plus le moteur étant en



[Texte]

On the top half of the slide, from here, the 64 per cent is reasonably accurate: 64 per cent of activity against 30 per cent. There have been some questions as to this breakdown here against that breakdown there, particularly with the marine mode, but this is a data problem, as they say, where it is somewhat difficult to equate the petroleum used by the marine mode and the number of ton miles that the marine mode provides because of the international activity.

What are the opportunities for saving energy in the transportation sector, then, and particularly the scarce liquid fuels? Here is one estimate of potential savings of petroleum oil and that is what we are primarily concerned with. It is not energy; it is petroleum oil in the transportation sector. There are many of these things and here again, this is my derivation from the last two slides. The savings are estimated on the basis of measures which would improve over-all energy efficiency without reducing transportation output.

What if we were to electrify the railways, for example? We would not save energy but we would move the energy source from petroleum base to either coal or nuclear and we could lop off, therefore, 1 per cent of energy used for passenger transportation and 13 per cent for freight. What if we were to transfer 50 per cent of intercity trucking to rail: 16 per cent on the freight side? What if we were to improve intercity trucking load factors? I just stuck 1 per cent in there but that is anybody's guess, there is at least 1 per cent there. If we double the load factors in the movement of urban goods, probably 9 per cent on the freight side. Then the next few items relate to the automobile. If we were to shift 20 per cent of urban auto passengers to transit, 5 per cent. That might be very difficult. If we improve urban auto mileage per gallon by 50 per cent, 13 per cent saving on the passenger side. That is not so difficult. If we shift 20 per cent intercity auto to rail and bus, 4 per cent; improve intercity auto mileage per gallon by 20 per cent, which is not too difficult, another 4 per cent. And if we shift 25 per cent of intercity air to rail and bus, 1 per cent. If we increase load factors on all air services by 10 per cent, 1 per cent. Maybe those last two figures are rather surprising and the airlines will say, yes, we would be very glad to increase our load factors, but how do you do it?

**An hon. Member:** Are you open for questions?

• 1010

**The Chairman:** Not until the witness has finished.

**Mr. Gore:** The point, though, on the last item relating to air is not so much the potential for savings, although potential savings are there, but perhaps in the future growth of air traffic.

I would like then to make a few remarks about the second aspect of the relationship between transportation and energy, namely the transportation of energy commodities. The next three slides show graphically the major flows of energy commodities in Canada. Oil, principally by

[Interprétation]

marche à l'arrêt pour la collecte et la livraison, ils sont également responsables d'une grande part de la pollution urbaine.

Dans la partie supérieure de la diapositive, le chiffre de 64 p. 100 est assez précis: 64 p. 100 du transport pour une consommation de 30 p. 100. On peut se poser certaines questions quant à la répartition ici et celle qu'on voit là, surtout au sujet du transport par voie maritime, mais il s'agit d'un problème de données, car il est assez difficile de comparer le pétrole utilisé pour le transport maritime et le rendement tonne-mille à cause de la nature internationale de cette activité.

Quelles sont donc les possibilités de conserver de l'énergie dans le secteur du transport et plus particulièrement de conserver les combustibles liquide rares? Voici donc une prévision d'économie possible de pétrole, question qui nous intéresse principalement. Il ne s'agit pas d'énergie, mais de pétrole dans le secteur du transport. Il y a là de nombreux aspects et, je le répète, il s'agit de mes constatations à partir des deux dernières diapositives. Les économies sont fondées sur le calcul de ce qui améliorerait l'efficacité générale en énergie sans réduire les services de transport.

Qu'arriverait-il par exemple si nous électrifiions les chemins de fer? Nous pourrions économiser de l'énergie, mais nous passerions du pétrole au charbon ou à l'énergie nucléaire, ce qui diminuerait de 1 p. 100 l'énergie utilisée pour le transport des passagers et de 13 p. 100 l'énergie utilisée pour le fret. Que se passerait-il si nous dirigions 50 p. 100 du camionnage interurbain vers le rail: 16 p. 100 du fret? Et si nous améliorions le facteur de charge du camionnage interurbain? J'ai donné un chiffre de 1 p. 100 pour cela, mais c'est une estimation minimale. Si nous doublions les facteurs de charge des marchandises en milieu urbain, probablement 9 p. 100 pour le fret. Les quelques chiffres suivants se rapportent à l'automobile. Si nous dirigions 20 p. 100 des usagers de voiture en milieu urbain vers les réseaux de transport en commun, l'économie réalisée serait de 5 p. 100. Mais ce serait peut-être très difficile. Si nous améliorions de 50 p. 100 le millage au gallon des automobiles en milieu urbain, l'économie serait de 13 p. 100, ce qui n'est pas aussi difficile. Si nous dirigeons 20 p. 100 des usagers interurbains de l'automobile vers le rail ou l'autobus, l'économie serait de 4 p. 100; si nous améliorions de 20 p. 100 le millage au gallon des automobiles en milieu interurbain, ce qui n'est pas trop difficile, nous économiserions un autre 4 p. 100. Si nous dirigeons 25 p. 100 des usagers interurbains de l'avion vers le rail et l'autobus, une économie de 1 p. 100. Si nous augmentions de 10 p. 100 les facteurs de charge sur tous les services aériens, une économie de 1 p. 100. Ces deux derniers chiffres sont peut-être assez surprenants, et les lignes aériennes diront, oui, nous serions très heureux d'augmenter notre facteur de charge, mais comment?

**Une voix:** Êtes-vous prêt à répondre aux questions?

**Le président:** Pas avant que le témoin ait terminé.

**M. Gore:** Néanmoins, la question quant à ce dernier point au sujet du transport aérien n'est pas tellement une question d'économie éventuelle, bien que cela soit possible, mais se rapporte à la croissance future du trafic aérien.

J'aimerais maintenant faire quelques commentaires au sujet du deuxième aspect de la relation entre le transport et l'énergie, c'est-à-dire le transport des produits énergétiques. Les trois prochaines diapositives donnent des tableaux représentant les courants principaux des produits



[Text]

pipeline. Now these are 1972 figures and, as we see, the primary source in Alberta and an important source still off the East Coast in the way of imports. Natural gas also from Alberta and, like oil, also by pipeline. Coal principally by rail.

Now the width of the lines in each of those diagrams that I have whipped through quite quickly are roughly proportional to the tonnage carried. So what changes can we anticipate? Well, as far as gas is concerned, we can see reduced gas exports to the U.S.—I think that is obvious—and diversion of available gas to Eastern Canadian markets; perhaps imports of liquid natural gas on the East Coast, and surely the same thing for oil, and even farther down the pike maybe imports on the West Coast.

As far as coal is concerned, large movements of coal from Western Canada to central regions, namely from the foothills of Alberta, and continuing and perhaps increased coal exports through the West Coast ports.

Canada's current energy commodities are transported over long distances by established transportation systems. In a recent paper presented to the 27th Canadian Coal Conference, a spokesman for the Ontario Hydro predicted his utility would be using some 6 million tons per annum of western coal by 1980, assuming, and I quote:

... if transportation facilities can be provided quickly and at reasonable costs.

The next slide shows a preliminary forecast of coal movements for the year 1990 which was made as input to the recent transportation policy studies. A movement of 12 million tons per annum from Alberta to Central Canada is indicated, and note that it is assumed that as in the previous diagram, which was for 1972—and I will just flick that one back—we shall still be getting 17 million tons from the U.S.

Now there is quite a lot of speculation in both those forecasts. Of course we are showing something like, between those two diagrams, a difference of from 11 to 23, for a net gain of 12 million tons additional exports to the Orient. So capacity limitations are being faced in both the rail and inland waterways systems and investigations and studies of the southern Canada system are currently under way by the Ministry in co-operation with other departments to evaluate alternative methods of increasing capacity, particularly with respect to a range of levels of possible movements of coal-based energy.

Consideration of alternative modes includes rail, marine, solids pipelines, coal gasification, electrical transmission and various intramodal combinations of those.

• 1015

Studies are also being carried out with respect to flows of coals destined for export at the Pacific Coast ports.

Investments required in the years ahead to provide capacity for the movement of energy and other commodities will be large and a thorough appraisal of alternatives, support of relevant research and development, and judicious planning and phasing of projects will be essential in order to minimize capital requirements. Current studies in the movement of coal by slurry pipeline, for example, show

[Interpretation]

énergétiques au Canada. Le pétrole acheminé par oléoduc. Ces chiffres sont de 1972 et comme nous pouvons le voir, indiquent la source principale en Alberta et une source importante d'importation sur la côte Est. Le gaz naturel provient également de l'Alberta et vient par gazoduc. Le charbon est transporté surtout par rail.

Il est à noter que la largeur des lignes sur chacun de ces tableaux que je viens d'examiner rapidement, est vaguement proportionnelle au tonnage transporté. Quels sont donc les changements que nous anticipons? D'abord, pour ce qui est du gaz, nous pouvons nous attendre à une réduction des exportations vers les États-Unis, ce qui est évident, et à les voir redirigées vers les marchés de l'Est du Canada; on peut peut-être même envisager l'importation de gaz naturel liquide dans l'Est du pays et très certainement de pétrole également, de même qu'on peut envisager d'éventuelles importations dans l'Est du pays.

Pour ce qui est du charbon, on voit un déplacement important de charbon de l'Ouest du Canada vers les régions du Centre, et principalement des collines de l'Alberta, et des exportations de charbon à partir des ports de la côte Ouest, lesquelles augmenteront peut-être.

Les produits énergétiques canadiens sont actuellement transportés sur de longues distances par les réseaux de transport établis. Dans un document récent présenté à la 27<sup>e</sup> Conférence canadienne du charbon, un porte-parole de l'Hydro-Ontario a prédit que la Commission utiliserait de 6 millions de tonnes par année de charbon de l'Ouest en 1980, en supposant que, et je cite:

... si les modes de transport peuvent être trouvés rapidement et à un coût raisonnable.

Sur la diapositive suivante, on voit des prévisions sur le mouvement du charbon pour l'année 1990 établies lors des études récentes sur les politiques du transport. On peut voir un mouvement de 12 millions de tonnes par année de l'Alberta vers le centre du Canada et il faut noter qu'on y postule, tout comme dans le tableau précédent, celui de 1972,—et je vais vous le remontrer à l'instant,—que nous importerons toujours 17 millions de tonnes en provenance des États-Unis.

Il est à noter que ces deux prévisions sont assez spéculatives. Évidemment, nous indiquons entre ces deux tableaux, une différence de 11 à 23 pour un gain net de 12 millions de tonnes supplémentaires d'exportation éventuelle vers l'Orient. Nous faisons donc face à des limites de capacité et pour le réseau ferroviaire et pour le réseau de voies navigables intérieures, mais le ministère, en collaboration avec d'autres ministères, fait actuellement enquête sur le réseau du Sud de Canada afin d'évaluer d'autres moyens d'augmenter la capacité, surtout à l'égard des ressources énergétiques à base de charbon.

Les autres possibilités comprennent le rail, les voies maritimes, les pipe lines, la gazéfaction du charbon, la transmission électrique et diverses autres combinaisons.

On étudie également le mouvement du charbon destiné à l'exportation en partance des ports du Pacifique.

Il faudra des investissements considérables au cours des années à venir pour assurer le déplacement des produits énergétiques et d'autres produits et il faudra une évaluation poussée de ces possibilités, appuyée par des recherches pertinentes et une planification judicieuse de l'évolution des projets afin de minimiser les dépenses en capital. Les études actuelles sur le transport du charbon par «slurry

## [Texte]

some promise but as yet costs are not competitive with rail except at relatively high volumes. And what is a relatively high volume? It varies anywhere from five to fifteen million tons, depending on the expert you consult.

However, research and development of this concept should be pursued because as flows reach the critical level, such a system could relieve rail capacity for other commodities and may, indeed, be a better investment than investing in more and more rail capacity.

As important as the rationalization of the southern Canada transportation system is, the real challenge is in the frontier areas. Canada's frontier commodity transport system does not exist. Where will the sources of future fluid energy forms have to be transported from? The Mackenzie Delta? The Beaufort Sea? The Arctic islands? Off-shore from Nova Scotia? Up around Newfoundland to Labrador?

The range of estimates of commercially-recoverable oil and gas from these areas varies widely, depending on the degree of optimism or pessimism and the particular interest of the experts consulted. It is quite clear that the mode of transport best suited to bring these potential energy supplies to market will be influenced not only by their location but by recovery rates.

For example, a supply of oil in the Arctic islands of 100,000 barrels per day could reduce the balance of payments deficit by \$400 million per annum at current oil prices. It is doubtful, however, whether, at such a rate of recovery, a transportation system such as a pipeline would be economically viable. The marine mode, however, appears to be much more attractive and could indeed be competitive with pipelines at much higher recovery rates.

The development of Canadian arctic marine capability in our view is of great importance and should be given high priority. The problem is not just acquiring vessels but of evaluating possible combinations of intermodal systems, carrying out the economic and feasibility studies, in environmental assessments and carrying out a co-ordinated program of research and development to support the design of integrated transportation systems.

I have another nice slide here. How did you like that?

• 1020

So how should this be done and what role should the ministry take in these developments? First, in order that the department can meet its obligation to provide sound advice to government on these transport matters, adequate resources must be applied to ensure that it is aware of the problems involved and the state of play in this very high-stake game.

Second, it must undertake studies and R and D programs to support its advisory role.

Third, it must, in co-operation with other interested departments, ensure that the technological support systems and regulatory mechanisms required to permit safe Arctic navigation are developed and implemented in a timely manner.

## [Interprétation]

pipeline» par exemple donnent quelque espoir, mais à l'heure actuelle, les coûts ne sauraient concurrencer le réseau ferroviaire, sauf si le volume était assez élevé. Et que constitue un volume assez élevé? Cela peut varier de 5 à 15 millions de tonnes, selon l'expert que vous consultez.

Néanmoins, il faut poursuivre les recherches et le perfectionnement de cette idée car lorsque le débit atteindra le niveau critique, un tel système pourrait soulager la demande faite sur le réseau ferroviaire par d'autres produits et en fait, ce sera peut-être un meilleur investissement que l'investissement dans l'amélioration du service ferroviaire.

Aussi important que la remise à l'ordre du réseau de transport du Sud du Canada, est le vrai défi, celui des régions éloignées. Il n'existe au Canada aucun système de transport des produits dans les régions éloignées. D'où nous faudra-t-il transporter les ressources futures d'énergie liquide? Du Delta du Mackenzie? De la mer de Beaufort? De la côte de la Nouvelle-Écosse? Autour de Terre-Neuve et du Labrador?

Les prévisions pour la production de pétrole et de gaz commercial en provenance de ces diverses régions diffèrent beaucoup selon le degré d'optimisme ou de pessimisme et les intérêts particuliers des experts consultés. Il est très clair que le mode de transport convenant le mieux pour transporter ces ressources énergétiques vers les marchés sera non seulement influencé par leur vocation, mais par le taux de recouvrement.

Par exemple, une réserve de pétrole dans les îles de l'Arctique de 100,000 barils par jour pourrait réduire la balance des paiements déficitaires de \$400 millions par année sur le marché actuel. Il est douteux néanmoins, à un tel taux de recouvrement, qu'un réseau de transport tel qu'un oléoduc serait semblable. Le transport maritime, néanmoins, semble offrir plus d'attrait et pourrait en effet faire compétition aux oléoducs à des taux de recouvrement beaucoup plus élevés.

La mise sur pied de transport maritime dans l'Arctique canadien est à notre avis de la plus grande importance et devrait recevoir une haute priorité. Le problème n'est pas uniquement d'obtenir des navires mais d'évaluer les combinaisons possibles des différents moyens de transport, d'entreprendre des études de faisabilité économique, d'évaluer les facteurs écologiques et d'entreprendre un programme coordonné de recherches et de développement, afin de mettre au point un système intégré de transport.

J'ai encore une belle diapositive ici. Qu'est-ce que vous en pensez?

Comment donc peut-on atteindre ces objectifs et quel devrait être le rôle du ministère? Tout d'abord, afin que le ministère puisse respecter son obligation de bien conseiller le gouvernement sur les questions de transport, il doit avoir les ressources nécessaires afin de se tenir au courant des problèmes du transport dans ce domaine si plein de risques.

Deuxièmement, il doit mener des études de faisabilité et des programmes de recherche et de développement pour appuyer son rôle de conseiller.

Troisièmement, il doit, en liaison avec d'autres ministères concernés, développer et mettre en application des systèmes technologiques complémentaires et des mécanismes régulateurs pour assurer la sécurité de la navigation arctique.



[Text]

Fourth, it must co-operate with all concerned organizations in both the public and private sectors and provide leadership in promoting the development and implementation of the new frontier transportation systems that will be required in the not too distant future.

Long lead times are involved in commissioning complex transportation systems, particularly the ones that will be required in the North. An investment in accelerated efforts in system design and research and development support now has the potential to bring high returns.

So, I have tried then to provide you with some facts, estimates, speculations and guesses on energy use and conservation possibilities. I have tried to give you some view of the problems of transporting energy from different supply sources in the future and a brief description of one of the initiatives that will be necessary to meet Canada's energy requirements in the future.

These are a few things that we are doing on the conservation side. You will remember the two parts of this presentation, the impact of energy futures on the Canadian transportation sector was something that was done a couple of years ago but is a continuing activity. The target is continually changing. We have actively participated with Energy, Mines and Resources on the guidelines that they put out recently on the fleet average performance standards and indeed are doing quite a bit more work along those lines. There are many measures that can be taken but they have to be studied very carefully to see that they are acceptable to the Canadian public.

Technology for an energy-conserving urban car, I have mentioned. We are not designing a new car. There are many people around doing that. But it is necessary to look at the energy conservation aspects of small cars against the safety requirements demanded by the public.

The passenger rail demonstration has recently been given a lot of publicity and I will not mention too much on that.

Rail electrification study—we are doing a rail electrification study in conjunction with the Railway Association of Canada.

We have a number of urban studies that relate to the possibilities of car pooling, urban good studies.

The principal one at this time is a tri-government demonstration in Vancouver called the "turn down traffic volume demonstration" which is seeking ways to restrain traffic, methods of time spreading, car pooling, para-transit and all that sort of stuff.

So those are just a few of the things we are doing.

• 1025

On the energy commodity side, a study was conducted of the Arctic rail alternative to the Mackenzie Valley line two years ago. That option I feel is rather closed off now but it was something that had to be done. It was in public view and many people were promoting it. A study of transportation alternatives for gas from the Arctic highlands; that is a study that was completed, but more activity is required in that vast area.

[Interpretation]

Quatrièmement, il doit collaborer avec tous les organismes impliqués dans les secteurs public et privé afin de servir de guide dans le choix et l'implantation du systèmes de transport dans les régions éloignées, et dont on aura besoin dans un avenir proche.

Il faut beaucoup de temps pour entamer la mise en place de systèmes de transport complexes, surtout ceux dont on aura besoin dans le Nord. Des programmes de recherche et de développement à l'heure actuelle présentent une rentabilité potentielle énorme.

J'ai essayé donc de vous donner quelques faits, quelques estimations et quelques prévisions sur les possibilités de consommation et de conservation d'énergie. J'ai essayé de vous indiquer les problèmes du transport d'énergie, à partir des différentes sources d'approvisionnements à l'avenir, et également de décrire brièvement une des initiatives qu'il faudra prendre pour répondre aux besoins énergétiques du Canada.

Voici ce que nous faisons pour la conservation de l'énergie. Vous vous souviendrez que cette présentation est divisée en deux parties; l'étude de l'impact du marché futur sur le transport au Canada des différents produits énergétiques, est une étude qui a commencé il y a quelques années mais qui se poursuit. L'objectif change constamment. Nous avons participé avec le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources à la rédaction des directives émises récemment sur les normes de rendement des véhicules, et en effet nous faisons davantage de travail dans ce domaine. On peut adopter plusieurs mesures mais il faut les étudier afin de voir si le public canadien les acceptera.

J'ai déjà parlé de la technologie pour réduire la consommation de carburant des automobiles. Nous ne sommes pas en train de développer une nouvelle voiture. Beaucoup de gens s'en occupent déjà. Mais il est nécessaire d'étudier les aspects de la conservation d'énergie dans les petites voitures par rapport aux dispositifs de sécurité qu'exige le public.

La démonstration relative au transport de passagers par chemins de fer a reçu beaucoup de publicité et je ne vais pas en parler en détail.

L'étude sur l'électrification du rail est une étude que nous faisons conjointement avec l'Association des Chemins de fer du Canada.

Nous faisons plusieurs études urbaines ayant trait au transport coopératif par automobile.

Le principale étude est une démonstration tri-gouvernementale qui se déroule à Vancouver et qui est un projet-pilote en vue de réduire le volume de circulation, en se servant de transports coopératifs et d'autres systèmes semblables.

Voilà un peu ce que nous faisons.

Quant aux produits énergétiques, nous avons fait, il y a deux ans, une étude sur le chemin de fer dans l'Arctique comme solution de rechange au pipe-line de la Vallée du Mackenzie. Cette possibilité a été rejetée mais il fallait faire cette étude. Le public s'y intéressait et beaucoup de gens étaient en faveur d'un tel réseau. Une étude préliminaire sur les différents moyens de transport du pétrole et du gaz des îles Arctiques: il s'agit d'une étude qu'on a terminée mais il faut faire plus de recherches dans ce vaste domaine.

[Texte]

The future Canadian energy flows: this is really looking at all the forecasts around as to where energy will come from, when it will come on stream, what are the alternatives for transporting it and what are the likely investments in the future.

The alternatives for transporting Western coal: I have mentioned the feasibility study of transporting oil and gas from the Arctic Islands and, in addition, we are doing a number of technological studies that relate to that very important question of becoming competent in navigating Arctic waters.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Gore. I have first on the list, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Time is very short, so I will be very brief and concentrate on one aspect of Mr. Gore's presentation.

I would, first, like to congratulate him. We could almost have a meeting on those last two pages; we could have one meeting on each one of those subtopics.

I would like to concentrate on the electrification of the railroads, and tie it in with our discussion with Mr. Kirkwood and his associates the other evening.

We do not hear very much about the possibility of the electrification of the railroads, yet in Asia, in Europe—and I realize that there are different factors involved there—it is the mode of transportation. I notice in Mr. Gore's presentation that there is a railway electrification study in process. I would like to know the status of that study. I would like, possibly, to have the department's gut reaction as to what they think that study will show. We talked earlier here about the energy-consumption load factor. If you look at the load factor in Europe and in Asia with respect to the electrification of railways—convenience, speed etc., which is one reason why I think the load factor is raised outside of the population densities—that same philosophy could apply, I think, to Canada. I would like to know exactly what the department's feelings are on this specific topic.

**The Chairman:** Mr. Gore.

**Mr. Gore:** The study is a joint Transportation Development Agency and Railway Association of Canada study. We, indeed, have a joint committee on railway research development. The Railway Association of Canada, of course, represents not only the railways but the railway suppliers, and so on.

Among railway people, I think there is a consensus that Canadian railways will be electrified. There is no argument that, sooner or later, they will be electrified. The question is, when. That is the principal component of the study, to determine when, taking into consideration the capacity requirements, to develop a plan as to which parts of the system should be electrified first and to get a better handle on the costs involved. There is a very high capital cost in converting the total railway system to using electrical energy.

We see this study that has been going on now—and the principal component of it is being done by the Canadian Institute for Guided Ground Transport at Queen's University—going on for about two years, but we expect that it will be intensified this year. We lead into this quite slowly, it is a big decision to make.

[Interprétation]

L'étude sur les courants énergétiques futurs au Canada: il fallait étudier toutes les prévisions sur les sources d'énergie, les dates où elles seraient exploitées, les solutions de rechange pour le transport de ces produits et les investissements éventuels.

L'évaluation de différentes méthodes de transport vers les marchés de l'est du charbon de l'ouest: j'ai déjà parlé de l'étude de faisabilité sur le transport du pétrole et du gaz des îles Artiques et en plus nous faisons plusieurs études technologiques sur la question importante de la navigation dans les eaux Arctiques.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Gore. M. Lumley est le premier à prendre la parole.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Nous n'avons pas beaucoup de temps et je vais donc me concentrer sur un aspect de l'exposé de M. Gore.

Tout d'abord, j'aimerais le féliciter. Nous pourrions avoir toute une réunion pour discuter de ces deux dernières pages; nous pourrions avoir une réunion pour discuter de chacun de ces sujets secondaires.

J'aimerais parler surtout de l'électrification du rail, en citant la discussion que nous avons eue l'autre soir avec M. Kirkwood et ses collègues.

Nous n'avons pas beaucoup entendu parler de la possibilité de l'électrification des chemins de fer, mais en Asie et en Europe—et je me rends compte qu'il y a des facteurs différents en jeu—cela est le moyen de transport utilisé. J'ai constaté dans l'exposé de M. Gore qu'on est en train d'étudier l'électrification. J'aimerais savoir où en est cette étude. J'aimerais avoir, si possible, l'opinion du ministère quant aux résultats de cette étude. Nous avons parlé tout à l'heure du coefficient de remplissage et de consommation d'énergie. Si l'on examine le coefficient de remplissage en Europe et en Asie, l'avantage de l'électrification des chemins de fer—plus de commodité, une plus grande vitesse est ce qui pousse le coefficient de remplissage à augmenter, à part la densité de population; je pense que ce même concept pourrait s'appliquer ici au Canada. J'aimerais avoir l'opinion du ministère à ce sujet.

**Le président:** Monsieur Gore.

**M. Gore:** L'étude a été entreprise par le Centre de développement des Transports et l'Association des chemins de fer du Canada. En effet, nous avons un comité mixte sur le développement des recherches sur les chemins de fer. L'Association des chemins de fer du Canada représente, évidemment, non seulement les chemins de fer mais les fournisseurs, etc.

En général, ceux qui travaillent dans le domaine des chemins de fer sont d'accord que les réseaux canadiens soient électrifiés. Cependant, il faut encore fixer la date de l'électrification. Tels sont les objectifs de l'étude: déterminer la date de conversion, en tenant compte des exigences de capacité, et décider quelle partie du réseau devrait être électrifiée d'abord, afin d'avoir une meilleure idée des coûts éventuels. L'électrification de tout le système ferroviaire exige de très forts investissements.

Cette étude, entamée il y a environ deux ans, est menée principalement par le *Canadian Institute for Guided Ground Transport* de l'Université Queen's, et nous attendons à ce qu'elle soit intensifiée cette année. Nous commençons lentement, car la décision est très importante.



[Text]

The advantages of electrification are not quite the same as going from steam to diesel. The steam to diesel conversion took place over 10 years, from 1955 to 1965, I believe. As far as Canada was concerned, it was done very quickly. The principal advantage of that conversion was energy savings. There will not be that same magnitude of energy savings with railway electrification. The advantages will come in the economies of maintaining motor power equipment.

• 1030

**Mr. Lumley:** If you look at the two sides of rail transportation... If you look at the passenger side, the electrification of railroads would, I imagine, increase that load factor. Is it not correct that if you increase that load factor to, say, the same degree as other modes of transportation, does it not substantially reduce the energy cost per passenger-mile? Is it not the most economical? The only reason it is not the most economical right now is because of the load factor? Based on your chart on page 21, there would be a 13 per cent savings by electrifying railways with regard to freight. Looking at both sides of rail transportation, it would appear to me that that would receive top priority in formulating the government's policy with regard to future transportation.

**The Chairman:** Mr. Gore.

**Mr. Gore:** I am not quite sure if we are using "load factor" in the same sense. I have used load factor quite a bit, but to mean that as far as energy is concerned or, indeed, productivity in general is concerned, if we put twice as much on a bus or rail car, we are making yards.

**Mr. Lumley:** We are talking about increasing the load factor on a railway car. If you have 10 people riding on it or you put 60 people on it—utilization or whatever you want to...

**Mr. Gore:** Yes. The number I gave there was based on the current... I commented, I think, upon the inefficiency of energy and efficiency of rail, and that is due to the low load factor. As I say, it is something like 15 people on a car as against—well, most rail cars run to about 80 people.

**Mr. Lumley:** But if because of electrification and a few other changes there is an inducement to people to travel on the rail, and all of a sudden that 15 becomes 60, I think that will make some substantial changes with regard to the passenger side of rail transportation.

**Mr. Gore:** It could well be; but it would have to be in the well-travelled corridors, of course.

**Mr. Lumley:** I would like Mr. Kirkwood's thoughts, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** I am very interested in this question, Mr. Chairman, but I am not sure I understand the basis of what Mr. Lumley is saying. He is suggesting that conversion to the electrification of the railways would contribute directly to significantly increasing the load factors. I do not see why that would necessarily follow. I think there are other things that can be done to improve load factors, and it is obviously desirable to do them; but I am not sure that electrification as such is one of the major contributors to increasing the load factors.

[Interpretation]

Les avantages de l'électrification ne sont pas tout à fait les mêmes que la conversion de la vapeur au moteur diesel. Cette dernière conversion a eu lieu sur une période de 10 ans, entre 1955 et 1965, je crois. En ce qui concerne le Canada, on l'a faite très rapidement. L'avantage principal de cette conversion était l'économie d'énergie, qui sera moindre avec l'électrification des chemins de fer; celle-ci, par contre, présente certains avantages en ce qui concerne les économies que nous pourrions réaliser quant à l'entretien des équipements.

**M. Lumley:** En ce qui concerne les services de voyageurs, il me semble que l'électrification des chemins de fer augmenterait leur taux d'utilisation. Ainsi, toute augmentation du nombre de voyageurs permettrait de réduire considérablement les dépenses d'énergie par voyageur et par mille. N'est-il pas exact que le train n'est pas le moyen de transport le plus économique parce qu'il n'y a pas suffisamment de voyageurs? Selon votre graphique de la page 21, l'électrification des chemins de fer permettrait de faire 13 p. 100 d'économie sur le service des marchandises. A mon avis, ce devrait être pour le gouvernement un objectif primordial étant donné qu'il bénéficie à la fois au service de voyageurs et au service de marchandises.

**Le président:** Monsieur Gore.

**M. Gore:** Je ne suis pas sûr que nous donnions à l'expression «taux d'utilisation» la même signification. Pour ma part, je l'ai employée à propos de l'énergie et de la productivité en général, c'est-à-dire que si nous mettons deux fois plus de voyageurs dans un autobus ou dans un train, nous faisons des économies.

**M. Lumley:** Nous parlions tout à l'heure d'augmenter le taux d'utilisation des chemins de fer. Qu'un wagon transporte 10 voyageurs ou 60,...

**M. Gore:** Le chiffre que je vous ai indiqué était basé sur... J'ai dit tout à l'heure que, malgré l'efficacité de nos services, il y avait un certain gaspillage d'énergie à cause du taux d'utilisation. En effet, lorsqu'un wagon ayant une capacité de 80 places ne transporte que 15 voyageurs...

**M. Lumley:** D'accord, mais si vous électrifiez vos lignes et procédez à d'autres changements, cela encouragera certainement les gens à prendre le train et ce chiffre de 15 ne tardera pas à passer à 60.

**M. Gore:** C'est fort possible mais il faudra d'abord électrifier les lignes très fréquentées.

**M. Lumley:** J'aimerais connaître l'opinion de M. Kirkwood.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Je ne suis pas sûr, monsieur le président, de bien comprendre la question de M. Lumley. En effet, il prétend que l'électrification des chemins de fer provoquerait directement une augmentation considérable du nombre de voyageurs. Pour moi, cette relation de cause à effet n'est pas aussi évidente. En effet, bien d'autres secteurs devront aussi être améliorés et, pour ma part, je ne pense pas que l'électrification, à elle seule, entraînerait une augmentation considérable du nombre de voyageurs.

[Texte]

**Mr. Lumley:** One simple thing: speed. The travel time between Montreal and Toronto... The *Bullet* in Japan travels 135 miles an hour. I am not an expert in railways, but if you talk to some of the people who are, if we get 70 we are doing pretty good.

**Mr. Kirkwood:** But it is my impression that it is possible to increase speeds using diesel power, the limitations being limitations of trackage and the relationship between the wheel and the suspension system of the car, the rates of curvature—this kind of thing. I do not think the electrification in itself directly produces an increase in speed.

**Mr. Lumley:** Not being an expert, my understanding is that it does; but I stand to be corrected.

I just want to try to tie in our discussion with regard to... We talked specifically about the passenger side, but energy conservation, increasing load factors in terms of—well, we used LRC, for example. Electrification is just a further expansion of that.

**Mr. Kirkwood:** I would certainly agree that if we can find ways to increase the load factor on the railways for passenger movement, this can certainly produce increased efficiency in terms of energy; and it is desirable to do that. But I do not know that electrification as such is a major contributor to bringing about that change. The two things might go on together. We might make other changes in the rail system that would increase utilization.

**Mr. Lumley:** Right. I mean a combination, this being just one factor.

• 1035

**Mr. Kirkwood:** I think there are other factors that would be more important in increasing passenger use of rail. But electrification for other reasons might go on at the same time.

**The Chairman:** Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, I join Mr. Lumley in congratulating Mr. Gore on his presentation. It is a good overview of one of our country's most serious problems.

I would like to carry on with the questions that have been initiated on electrification. I think the key issue here is that transportation in this country is a large consumer of energy. I think our challenge is to move that source of energy from a non-renewable fossilized resource over as much as possible to a renewable source. I think that is one of the key concerns we have in regard to accelerating studies and decisions in the electrification of as much of our transportation system as possible, and why we are dealing with turbine locomotives that are consuming fossilized energy resources when electrification of the corridor say from Windsor down through Toronto to Montreal would seem to be the logical way to go from the point of view of the data that have been presented to us here today.

It seems to me that the department is dragging its heels a bit in this direction. Why have we been putting research into turbine engines that are designed to consume fossilized resources or resources of energy that are nonrenewable when electrical studies should have been advanced and accelerated? Perhaps that is the design where the research dollar should be going.

[Interprétation]

**M. Lumley:** Ce serait pour une raison très simple: la vitesse. Ainsi, la durée du trajet entre Montréal et Toronto serait considérablement réduite... Songez que le «*Bullet*» au Japon fait 135 milles à l'heure. Je ne suis pas un expert en matière de chemins de fer, mais il me semble qu'une moyenne de 70 est déjà pas mal.

**M. Kirkwood:** A mon avis, il est tout à fait possible d'augmenter la vitesse des trains même avec des moteurs diesel; nous sommes cependant limités par l'écartement des rails, la suspension des wagons, le degré des courbes, etc. Je ne pense pas que l'électrification à elle seule puisse entraîner directement une augmentation de la vitesse.

**M. Lumley:** Je ne suis pas expert en la matière mais je pense que si; cependant, je suis prêt à vous écouter si vous me prouvez le contraire.

Nous avons donc parlé des services de voyageurs, de l'énergie, de la conservation, de l'augmentation du taux d'utilisation, en prenant l'exemple du LRC.

**M. Kirkwood:** Certes, si nous réussissons à augmenter le nombre de voyageurs, cela permettra certainement d'accroître l'efficacité des services sur le plan de la consommation d'énergie. Cependant, je ne pense pas que l'électrification en tant que telle nous permette d'atteindre cet objectif. Il nous faut donc procéder, parallèlement, à d'autres changements afin d'augmenter ce taux d'utilisation.

**M. Lumley:** Oui, il faut agir sur plusieurs fronts à la fois.

**M. Kirkwood:** Une augmentation de l'utilisation du rail par les passagers mettrait en jeu des facteurs plus importants. Mais l'électrification pour d'autres raisons pourrait se faire en même temps.

**Le président:** Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Monsieur le président, je me joins à M. Lumley pour féliciter M. Gore de son exposé. C'est une excellente synthèse d'un des problèmes les plus graves de notre pays.

J'aimerais poursuivre le débat qui a été lancé au sujet de l'électrification. Ce qui importe le plus, selon moi, c'est que le transport dans ce pays est un gros consommateur d'énergie. Il nous faut réussir à passer d'une source énergétique fossilisée et non renouvelable à une source renouvelable. C'est une de nos principales préoccupations lorsque nous demandons une accélération des études et des décisions pour une électrification aussi poussée que possible de notre système de transport, et que nous demandons pourquoi on utilise des locomotives à turbine qui consomment des combustibles fossiles alors qu'une électrification des lignes, disons, allant de Windsor jusqu'à Montréal en passant par Toronto semblerait logique compte tenu des données qui nous ont été fournies aujourd'hui.

Il me semble que le ministère n'est pas très pressé. Pourquoi avoir fait des études sur les moteurs à turbine qui consomment un combustible fossile ou des matières énergétiques non renouvelables quand on aurait dû pousser et accélérer les études sur l'énergie électrique? C'est peut-être là que les dollars consacrés à la recherche devraient aller.



[Text]

I would like to ask also on the question of electrification, back in the Rocky Mountains it seems to me that it is desirable to electrify that area of high energy requirement with the grade factors that you have in moving products from the hinterland to the Pacific coast for export and back in. Do the studies indicate that it should be the grades of the Rocky Mountain regions that should be electrified? Is that where the high energy consumption is, or should it be across the prairies where you get high speed?

I have also seen the movement of moraines to earth dams, whereby the braking necessary on those belts has been used. That energy has been taken off in the form of electrical energy to operate plants. I look at the grades of the CNR and the CPR from the Rocky Mountains down through to the coast, and I see CPR at two per cent and the CNR at one per cent. Is the research taking into account perhaps one way down on the two per cent grade and the receiving of that braking energy as electrical energy input to the system? Are these aspects of the research that are going on?

Are we going to be studying it forever, or are we going to be reaching conclusions? There is tremendous knowledge in Europe and in the United States on the electrification of these aspects of transportation. I think this is probably where the department should be undertaking very serious research to arrive at conclusions and direct our capital account to that end.

**The Chairman:** Mr. Gore.

**Mr. Gore:** I think rail electrification is not going to be done overnight. It is going to be a long haul. If you look at the comparative situation between Canada and Europe, Canada has been living with cheap energy for a long time. It is only recently that we have started to pay something like what they have been paying for energy in Europe for a very long time, back to the last war when the European railways stopped dieselization and moved very quickly into electrification.

If you look at the European railways after something like 25 years, they have perhaps half the system electrified. That is the sort of time frame that applies in Europe. Is that the time frame that will happen in Canada? Probably not. It will probably be 15 to 20 years for complete electrification. That is, I think, an attempt to answer one of your questions.

• 1040

Electrification has many advantages and one, of course, is that you can get much better traction because of such things as consistent loading on wheels and so on. And it is certainly advantageous over way with high grades. I think that perhaps answers another question. But that does not answer all your questions.

**Mr. Huntington:** No. At what rate of decision are we reaching for the corridor from Windsor through to Montreal and for the electrification of grades? We are not talking about electrifying the whole system, we are talking about the areas where we should start.

[Interpretation]

J'aimerais également poser une question au sujet de l'électrification dans les montagnes Rocheuses, où il me semble qu'elle est souhaitable si la topographie accidentée nécessite de cette région beaucoup d'énergie pour transporter les produits de l'intérieur destinés à l'exportation jusqu'à la côte du Pacifique et vice versa. Les études montrent-elles que ce sont les côtes des régions des montagnes Rocheuses qui devraient être électrifiées? Est-ce là que l'on consomme le plus d'énergie, ou est-ce dans les Prairies où les trains peuvent atteindre de très grandes vitesses?

J'ai également vu des moraines transportées pour construire des barrages en terre; on transforme aussi l'énergie de freinage en électricité sur ces tronçons. Cette énergie a été prise sous la forme d'énergie électrique. Considérant les pentes des lignes du CN et du CP traversant les montagnes Rocheuses pour aller jusqu'à la côte, je remarque que celles du CP sont de 2 p. 100 et celles du CN de 1 p. 100. Considère-t-on la possibilité de diminuer ces 2 p. 100 et de réinjecter cette énergie de freinage non utilisée dans le système? Est-ce que la recherche porte sur ces problèmes?

L'étude ne finira-t-elle jamais, ou allons-nous parvenir à des conclusions? L'expérience européenne et américaine en matière d'électrification dans ce domaine des transports est énorme. Selon moi, c'est sur cela que devraient porter les recherches du ministère et c'est à cela que nous devrions consacrer nos dépenses.

**Le président:** Monsieur Gore.

**M. Gore:** L'électrification ferroviaire ne se fera pas du jour au lendemain. Ce sera un travail de longue haleine. Si vous comparez la situation du Canada et celle de l'Europe, vous constatez que le Canada jouit d'une énergie à bon marché depuis longtemps. Ce n'est que tout dernièrement que nous avons commencé à payer le même prix que l'Europe payait depuis très longtemps pour l'énergie, depuis la dernière guerre où les chemins de fer européens n'ont plus utilisé l'énergie diesel et sont passés très rapidement à l'électricité.

Cela fait près de 25 ans et seulement la moitié du réseau européen est électrifié. C'est le temps qu'il faut en Europe. En sera-t-il de même au Canada? Probablement non. Il faudra vraisemblablement 15 à 20 ans pour que l'électrification soit terminée. Ceci pour essayer de répondre à une de vos questions.

L'électrification présente de nombreux avantages et l'un d'entre eux, bien entendu, est que vous pouvez bénéficier d'une meilleure traction grâce à une charge constante sur les roues par exemple. Et c'est certainement avantageux pour les fortes pentes. Cela répond peut-être à une autre question mais cela ne répond pas à toutes.

**M. Huntington:** Non. Où en sommes-nous des décisions pour le corridor de Windsor jusqu'à Montréal et pour l'électrification des pentes? Il ne s'agit pas de tout électrifier, mais des régions où nous devrions commencer.

[Texte]

**Mr. Gore:** I think, as far as passenger demonstration in the corridor and trying to encourage rail passengers in the corridor is concerned, this is something that has to be done within the next one, two or three years, and the only way of doing it within that time frame is with up-to-date diesel motive power equipment. Electrification is just not on within that time frame.

**Mr. Huntington:** I have two more quick questions. I do not want to take all the time, Mr. Chairman.

In pipelines there is a high energy consumption in the transport of natural gas or oil in pipelines. Why would we consume a nonrenewable resource, such as gas from the Mackenzie Delta and the Arctic, in the pumping stations when renewable hydro electrical energy is available? What is it about the usage of gas from the pipeline for the driving of the compressors that is so desirable over and above the use of electricity that is available, particularly on the Mackenzie Delta corridor?

**Mr. Gore:** Of course, this is a question that is being studied in many areas by the pipeline people. The energy consumed by a pipeline goes up quite rapidly with the velocity of the product that is being moved through the pipeline. It all comes down to a question of economics.

**Mr. Huntington:** Well, it all comes down to where we are placing the priority, on economics, on capital or on the conservation of nonrenewable sources of energy, and I think it is the latter that we should be considering.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I would like to make a comment on that point because it goes back to something that Mr. Huntington said earlier. He has referred to electrification of the railways as a mechanism which will allow us to draw on renewable sources of energy. But I think there are considerable limitations in that statement. If we are talking about the populated parts of Canada where the rail system is now established and the thought of electrifying, let us say, passenger services in the Quebec-Windsor corridor and also perhaps freight services in the Rockies because of the grade factor, we are in areas where, as far as I am aware, there are no substantial undeveloped sources of hydro power which is in fact a renewable resource. We were speaking of electrification, drawing on coal or nuclear power. Well, those are in fact not renewable sources but they are sources where the supply limitations are much less severe, as now perceived, than oil sources, and the advantage that you gain by electrification in those areas where new hydro power is not available is the flexibility of supply by true conversion from nonrenewable to renewable.

**Mr. Huntington:** I covered that point though by prefacing it with nonrenewable fossil resources.

**Mr. Kirkwood:** Coal, of course, is a fossil source.

**Mr. Huntington:** That is right.

**Mr. Kirkwood:** But it is one where the supply is much more flexible.

[Interprétation]

**M. Gore:** Pour ce qui est du service passager dans le corridor et d'encourager l'utilisation du rail à cet endroit, la démonstration se fera au cours des deux ou trois prochaines années, et la seule manière de le faire dans ce laps de temps c'est en utilisant les machines diesel les plus modernes. L'électrification n'entre pas dans ce cadre d'expérimentation.

**M. Huntington:** J'ai encore deux petites questions. Je ne veux pas prendre tout le temps du Comité, monsieur le président.

Le transport de gaz naturel ou de pétrole par pipeline consomme beaucoup d'énergie. Pourquoi consommer une énergie non renouvelable comme le gaz du delta du Mackenzie et de l'Arctique dans les stations de pompage alors que de l'énergie hydro-électrique est disponible? Pourquoi préférer utiliser le gaz du pipeline pour faire marcher les compresseurs plutôt que l'électricité disponible, surtout dans le corridor du delta du Mackenzie?

**M. Gore:** Bien entendu, c'est une question sur laquelle se penchent les responsables des pipelines dans de nombreuses régions. L'énergie consommée par un pipeline augmente rapidement et proportionnellement avec la quantité de produit transportée. C'est tout simplement une question de rentabilité.

**M. Huntington:** Il s'agit donc de savoir quel ordre nous donnons à nos priorités, à la rentabilité, aux capitaux ou à la conservation de sources d'énergie non renouvelables, et à mon avis c'est cette dernière qui devrait avoir la première place.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque à ce sujet car cela renvoie à quelque chose que M. Huntington a dit un peu plus tôt. Il a dit que l'électrification des chemins de fer nous permettrait de puiser dans des sources d'énergie renouvelables. Ce n'est pas aussi simple que cela. Si nous parlons de régions à forte densité démographique du Canada où un réseau ferroviaire existe déjà et pour lesquelles on envisagerait l'électrification, disons, des services passagers dans le corridor Québec-Windsor et aussi peut-être des services de transport de marchandises dans les Rocheuses à cause du terrain accidenté, il s'agit de régions, que je sache, où les sources d'énergie hydro-électrique, c'est-à-dire renouvelables, ne sont pas illimitées. Nous parlions d'électrification à partir du charbon ou de l'énergie nucléaire. Il s'agit en fait de sources non renouvelables mais ce sont des sources dont les limites d'approvisionnement sont beaucoup moins restreintes, selon les experts, que les sources pétrolifères, et l'avantage de l'électrification dans ces régions où de nouvelles sources d'énergie hydro-électrique sont inexistantes est la souplesse d'approvisionnement par une véritable conversion du non-renouvelable au renouvelable.

**M. Huntington:** C'est ce que j'ai déjà dit en parlant de combustibles fossiles non renouvelables.

**M. Kirkwood:** Bien entendu, le charbon est un combustible fossile.

**M. Huntington:** C'est exact.

**M. Kirkwood:** Mais l'approvisionnement est plus aisé.



[Text]

**Mr. Huntington:** But the pipeline on the Mackenzie Delta could be powered by electricity that is an untapped hydro resource.

**Mr. Kirkwood:** That point certainly is valid—and my knowledge does not extend to this—if there are in fact practical hydro sources available.

**Mr. Huntington:** Yes, there are three hydro sources available to power that line. This is a very important subject and a very broad one, and I would like to go on but we are all short of time, Mr. Chairman, I will yield.

**The Chairman:** We thank you very much, Mr. Huntington.

Mr. Collette.

**Mr. Collette:** Thank you, Mr. Chairman. I have a few questions.

First of all I must apologize for not being here on Tuesday night to criticize the STOL program. I was in a train coming from Toronto to Ottawa which was three hours late and ran out of fuel at Smiths Falls. I want that on the record so that when I am retired from here I can look back and have a laugh.

On the question of the load factors, it strikes me that there may be some subtle bias in part of the presentation by dismissing rail load factors by saying that we have to look at the present load; in other words, 15 people per car or whatever, and not in the final computation of the figures; look at the maximum or more optimum level of load factor.

When presentations are made of this kind for policy making, are there two options? Is there the present usage considered plus a realistic potential load factor that is included in the presentation? In other words, does the policy maker have what could be the potential or does the policy maker just have the present usage and have to make decisions there?

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I think I could say a word on that. Certainly we should consider not only present load factors but potential load factors in reaching policy decisions. And that indeed is what we are doing. In relation, for example, to rail passenger traffic, it is our judgment that there are certain parts of the system at present with very low load factors where there is little practical possibility of raising those load factors to levels that would represent reasonable economy and efficiency in dollar terms, economic terms, also perhaps in energy terms.

But there are other parts of the system where we think improvement in load factors can be achieved by a variety of measures. For example, as the Minister's statement in the house in January indicated, we think that there is real potential for increasing load factors in the Quebec-Windsor corridor, as an example.

Obviously, therefore, in our planning we want to develop measures which seem to offer a reasonable prospect of bringing about this kind of improvement. Of course we can have no guarantee in advance that we will get that improvement. There is a matter of breaking new ground, in a sense, improving the service to the point where it will attract a larger share of the market, improving it in a variety of ways.

[Interpretation]

**M. Huntington:** Pourtant, le pipeline du delta du Mackenzie pourrait utiliser l'énergie électrique, c'est-à-dire une nouvelle source d'énergie hydro-électrique.

**M. Kirkwood:** C'est un bon argument—et mes connaissances ne sont pas suffisantes—s'il est certain que des sources d'énergie hydro-électrique sont disponibles et accessibles.

**M. Huntington:** Oui, il y en a trois qui pourraient alimenter ce pipeline. C'est une question très importante et très vaste, et j'aimerais la poursuivre mais nous manquons de temps, monsieur le président. Je cède la parole.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Huntington.

Monsieur Collette.

**M. Collette:** Merci, monsieur le président.

Je commencerai par vous demander de m'excuser de mon absence, mardi soir, qui m'a empêché de critiquer le programme ADAC. En effet, je me trouvais alors dans le train de Toronto à Ottawa, qui avait trois heures de retard et a manqué de carburant à Smith Falls. Je tenais à ce que cela figure au procès-verbal, comme futur point de référence.

En ce qui concerne les taux de chargement, je suis frappé de la subtilité avec laquelle on tente de les ignorer, en se basant uniquement sur les taux actuels, qui sont de 15 personnes par wagon, environ, et non pas en se basant sur des chiffres maximum, ou, à tout le moins, plus élevés.

J'aimerais donc vous demander si les personnes chargées d'élaborer les politiques générales peuvent baser leur jugement sur des options différentes, c'est-à-dire sur les taux actuels ou des taux potentiels, peut-être plus réalistes, ou si elles sont obligées de se baser sur la situation actuelle?

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Il est évident, monsieur le président, que l'on doit se baser non seulement sur les taux de chargement actuels, mais également sur les taux potentiels, surtout lorsqu'on élabore des politiques générales. C'est d'ailleurs ce que nous faisons. Ainsi, en ce qui concerne le transport des voyageurs, nous jugeons que les très faibles taux de chargement de certaines parties du système actuel ne pourraient pas être relevés de manière appréciable pour permettre des économies raisonnables, non seulement sur le plan financier, mais également sur le plan énergétique.

Cependant, il est possible d'améliorer les taux de chargement d'autres parties du système, par diverses mesures. Ainsi, comme l'indiquait le ministre, dans sa déclaration de janvier devant la Chambre des communes, nous croyons qu'il serait fort possible d'augmenter les taux de chargement dans le couloir de Québec à Windsor.

En conséquence, nos processus de planification sont évidemment adaptés à l'obtention de ce genre d'objectifs. Certes, nous ne pouvons pas garantir à l'avance que nous parviendrons à réaliser cette amélioration, puisqu'elle dépendra également d'autres facteurs, tels qu'une amélioration du service, à divers égards, pour attirer un plus grand nombre de voyageurs.

[Texte]

If those efforts are successful and do yield higher load factors, then we have certainly made a big step forward, and this is the kind of thing we should be trying to do.

**Mr. Collenette:** In the selection of a passenger rail demonstration project—obviously the announcement has been made by the Minister, but would you not agree then that that part of the system to be used for such a project would be the one for the most potential success? In other words, would you agree that the prime motive behind such a project would be to demonstrate to the public that such a service can pay in the area with the greatest potential?

**Mr. Kirkwood:** That I would certainly agree is the correct approach.

Of course we think that this potential improvement, this potential for improvement, exists throughout the Quebec-Windsor corridor, perhaps with some variation in the degree of success one might achieve, but the whole area looks like a good area for this kind of activity.

As a demonstration, however, it will be very expensive indeed until we have done some more local testing to try to upgrade the capacity of the system throughout that entire area, so that we will select within that area what we regard as representative, sample portions of the total area prior to demonstration to see what lessons we can learn from it. Again we hope for confirmation that there are measures available which could be applied to the corridor as a whole that will yield these improvements.

**Mr. Collenette:** And one point that was mentioned in the presentation. It was mentioned that if there were a shift of 25 per cent of the load on intercity to rail and bus, there would be an energy saving of only 1 per cent. I think that was the gist of it; I forget the diagram. I looked on the chart here but could not see it. Why would that only constitute such a low saving in energy? That was at the point that I was interrupted and the Chairman said that the questions would be deferred. I could not find it in here. It was on a chart, about 21.

**Mr. Gore:** One per cent moved from 25 per cent intercity air to rail and buses. Is that the one?

• 1050

**Mr. Collenette:** Yes, that is it. This is the one. I just wanted some explanation. It says here: the shifting of 25 per cent of the use for intercity from rail and air to bus would constitute an energy savings of 1 per cent.

**The Chairman:** Mr. Gore.

**Mr. Gore:** If you look two diagrams back you will see that the intercity movement breaks down into 46 per cent by auto, 4 per cent by rail and 4 per cent by bus. So, in actual fact, we are talking about 54 per cent and if we take 25 per cent of 4 per cent we are moving 1 per cent over to rail and bus—I beg your pardon, it is 4 per cent air, and if we take 25 per cent of that and move it to rail and bus, it is very small compared to the total intercity activity.

[Interprétation]

Toutefois, si ces efforts sont couronnés de succès et permettent d'atteindre des taux de chargement plus élevés, nous aurons certainement fait un grand pas en avant, ce qui est notre objectif actuel.

**M. Collenette:** Le ministre vient d'annoncer le lancement d'un projet de démonstration pour le transport par rail et j'aimerais vous demander si la partie du système qui fera l'objet de cette démonstration n'est pas précisément l'une de celles qui présentent le plus de potentiel d'amélioration? En d'autres termes, reconnaissez-vous que l'objectif fondamental visé par ce genre de projet est de prouver au public que ce type de service peut être rentable, dans une région présentant un très fort potentiel?

**M. Kirkwood:** Certainement.

Évidemment, nous croyons que ce potentiel d'amélioration existe dans le couloir de Québec à Windsor, sans doute à un degré variable, ce qui en fait un secteur de choix pour ce genre de projet.

Il ne faut toutefois pas oublier que la démonstration en tant que telle coûtera très cher tant que nous n'aurons pas fait de tests locaux destinés à relever la capacité du système, dans tout le secteur, ce qui nous amènera à en choisir certaines parties représentatives, avant la démonstration, pour en tirer certaines leçons. Ici encore, nous espérons obtenir ainsi la confirmation du fait que certaines mesures pourraient être appliquées à l'ensemble de ce couloir pour obtenir ce type d'amélioration.

**M. Collenette:** Au cours de la présentation, il a été indiqué qu'un transport de 25 p. 100 du taux de chargement du trafic interurbain vers le rail et l'autobus ne permettrait de réaliser qu'une économie de 1 p. 100 sur le plan de l'énergie. Il me semble que c'étaient les chiffres qui avaient été indiqués, je n'ai plus le tableau sous les yeux. Comment se fait-il que l'économie d'énergie ne serait pas plus importante? C'est à ce moment que le président m'avait interrompu et je n'arrive plus à retrouver ma référence. Il s'agissait d'un graphique.

**M. Gore:** S'agissait-il du transfert de 1 p. 100 des 25 p. 100 du trafic interurbain aérien vers le rail et l'autobus?

**M. Collenette:** C'est cela. Je viens de retrouver le graphique. On indique qu'un transfert de 25 p. 100 du taux d'utilisation des transports interurbains par rail et par air vers l'autobus ne représenterait qu'une économie énergétique de 1 p. 100.

**Le président:** Monsieur Gore.

**M. Gore:** Si vous examinez les deux diagrammes, vous constaterez que les transports interurbains se répartissent de la manière suivante: 46 p. 100 pour l'automobile, 4 p. 100 pour le rail et 4 p. 100 pour l'autobus. En fait, nous ne parlons donc que de 54 p. 100 du trafic interurbain et si l'on prend 25 p. 100 des 4 p. 100, on aboutit à un transfert de 1 p. 100 vers le rail et l'autobus... Veuillez m'excuser, il s'agit de 4 p. 100 du trafic aérien et si l'on transfère 25 p. 100 de cela vers le rail et l'autobus, cela n'a qu'une très faible incidence sur l'ensemble du trafic interurbain.



[Text]

**Mr. Kirkwood:** The critical figure if we had ...

**Mr. Collenette:** What about private car, if you move that to rail and bus?

**Mr. Gore:** I know there are many people who would like to feel that it would be a nice thing to put everybody on the bus, but in actual fact the car is not particularly energy-intensive mode.

**Mr. Collenette:** Yet it uses 54 per cent.

**The Chairman:** Mr. Collenette, we are going to have to move on, we are running very short of time, if you do not mind. I hate to interrupt you because it is most interesting. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Do we have to be out of here, Mr. Chairman ...

**The Chairman:** We have to be out of here before 11.00 o'clock, Mr. Murta, so they can take the equipment down.

**Mr. Murta:** I will make a brief statement and ask just but one question. I think the gentlemen can probably tell from the questioning this morning that the area that a good many people, certainly I think the majority of the people on this Committee are concerned with is the rail passenger service as it pertains to across the country. I still have the feeling as I watched your presentation that the department is still not giving enough importance to the rail passenger service at the expense of other modes of transportation, the small cars or whatever.

You left me with the impression, as the Minister has given me the impression, that the railways will not be used too efficiently because at the present time they are just not serving a function. There is no indication whatsoever that it is going to change. In other words, it comes back to the analogy, I suppose, that we would not fly in airplanes that were 20 years old and this is one of the reasons why the railways themselves are not being used so far as passenger service is concerned. There is no indication that there is not going to be any money forthcoming to upgrade the facility, yet I got that feeling from you people this morning when you were giving your presentation that you were sort of relegating the railways to the present status quo and so be it because other decisions were going to be made.

I would like to ask you—and it is the only question that I probably will have time for—what areas of importance, so far as the railways are concerned, in moving people would increase the load factor? From the studies you have done, what would have to be done to the railways, other than the electrification that we have heard about, what other areas could we move into to increase load factors to an acceptable level so far as passenger train service is concerned?

**Mr. Kirkwood:** We think, Mr. Chairman, we can identify areas which hold potential for improvement. We cannot guarantee that the market will shift if those improvements are made but the areas that do seem promising are obviously improved speed or travel time from city centre to city centre. This is to be achieved in part quite obviously by increasing the speed of trains but also by reducing delays and bottlenecks at the two ends of the route where a fair amount of time is now lost. That is one area where we think improvements can be made which should be attractive to the market. More modern and comfortable equipment clearly offers some possibility. Improvements in the trackage—quite apart from the speed of trains in miles per hour on the track—to cut out bottlenecks or delay points can again produce improvements, we think. If it proves to

[Interpretation]

**M. Kirkwood:** Le chiffre important que ...

**M. Collenette:** Qu'en est-il du transfert d'une partie du transport automobile vers le rail et l'autobus?

**M. Gore:** Je sais que beaucoup de gens aimeraient faire voyager tout le monde par autobus mais, en fait, l'automobile n'est pas une grande consommatrice d'énergie.

**M. Collenette:** Elle en utilise cependant 54 p. 100.

**Le président:** Monsieur Collenette, le temps passe très vite et je vais devoir donner la parole à quelqu'un d'autre. Je regrette cette interruption, car votre discussion est très intéressante. Monsieur Murta.

**M. Murta:** A quelle heure devons-nous partir, monsieur le président?

**Le président:** Nous devons quitter la salle à 11 heures.

**M. Murta:** Je tenterai donc d'être bref. Je suppose que nos témoins auront compris à partir des questions qui leur ont été posées, que la majorité des membres du Comité se préoccupent surtout du trafic passagers par rail à travers le pays. Après votre présentation, j'ai toujours l'impression que votre ministère n'accorde pas assez d'importance au transport par rail par rapport aux autres types de transport.

C'est ainsi que j'ai toujours l'impression, comme lorsque j'avais entendu le ministre, que l'on n'a pas l'intention d'utiliser efficacement les chemins de fer car, à l'heure actuelle, ils ne répondent pas adéquatement à la fonction qui devrait leur revenir. Rien de ce qui a été dit jusqu'à présent ne pourrait m'inciter à croire que la situation va changer à cet égard. De fait, tout comme nous refuserions de voler dans des avions vieux de 20 ans, nous refuserions de voyager dans des wagons vieux de 20 ans, ce qui entraîne une sous-utilisation des chemins de fer. Je n'ai pas entendu parler de nouveaux investissements qui seraient réalisés pour améliorer les équipements et, en fait, votre présentation de ce matin me donne l'impression que vous vous contentez de reléguer les chemins de fer au rôle qui leur est actuellement dévolu, en attendant d'autres décisions.

La seule question que j'aimerais donc vous poser est la suivante: dans quels secteurs serait-il possible d'apporter des améliorations pour augmenter le taux de chargement? Les études que vous avez effectuées vous permettent-elles d'identifier des mesures quelconques, autres que l'électrification, dont nous avons entendu parler, qui permettraient d'augmenter les taux de chargement jusqu'à un niveau acceptable, pour le transport des passagers?

**M. Kirkwood:** Nous pensons être en mesure d'identifier ces secteurs d'amélioration mais nous ne pouvons garantir une augmentation des taux de chargement lorsque les travaux auront été réalisés. Ceci dit, le secteur le plus intéressant est sans doute celui de la vitesse, c'est-à-dire de la réduction des temps de voyage d'un centre-ville à un autre. Cet objectif pourrait être atteint non seulement en augmentant la vitesse des trains mais également en diminuant les retards et les goulots d'étranglement aux deux extrémités des trajets, qui font actuellement perdre beaucoup de temps. Ainsi, des améliorations dans ce domaine devraient permettre aux chemins de fer d'attirer un marché plus important. De plus, l'utilisation de matériel plus moderne et plus confortable permettrait d'atteindre le même résultat, tout comme des améliorations d'infrastructure.

[Texte]

be practical to increase frequency of service, we think that is likely to be attractive because certainly one of the attractions of competing modes is that they offer more movements per day than the passenger trains do at present. However, it is the judgment that there are some parts of the rail passenger system which now have very low load factors and where the possibility of increasing those load factors and where the possibility of increasing those load factors substantially are very limited. This is not to say that such services should automatically be discontinued.

**Mr. Murta:** You are talking in terms of what, transcontinental service would be one service that would be ...

• 1055

**Mr. Kirkwood:** That is one possibility.

**Mr. Murta:** And service in Western Canada, for example, would that be another general ...

**Mr. Kirkwood:** Yes, some of the more local services in areas where the population density is relatively low and where the convenience of the automobile is going to make it very hard for the rail system to beat, and where the distances may be relatively short. By that I mean up to 100 miles. In certain cases it may well be a decision on broad social and economic grounds that services should be maintained even if they do operate with very low load factors and therefore inefficiently in terms of cost or in terms of energy consumption, but there are parts of the system where we think load factors can be significantly improved, and we hope to prove that through the demonstration project which is being developed.

**Mr. Murta:** Do you feel Amtrak right now in the States is making a significant inroad as far as passenger transportation is concerned?

**Mr. Kirkwood:** It certainly appears, in the relatively limited time it is being going, to have achieved every significant successes. It is perhaps a little early yet to form a definitive judgment as to where those improvements are coming from.

**Mr. Murta:** If Amtrak, for example, looks like it is proving successful, what would be the differences between a system similar to Amtrak operating in Canada and to start with in a high density area; for example, this Quebec City—Windsor corridor that we talk about. What would be the significant difference and why would we have to go through the process of a whole series of studies? We have talked about them but they really have not come off yet. We really have not made any positive study yet, as far as I can tell from talking to the railway people. It has been talked about, but what would be the difference? In other words, if it is working in the United States, how much of a change is it going to take to have a somewhat similar system duplicated in Canada?

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** I am not sure, Mr. Chairman, that I have enough personal knowledge of the matter to give a meaningful answer to that question.

**Mr. Murta:** The only reason I was asking that is that we could come back here in another year and we could still be studying the system and we could have a tendency to study it to death. That is the only thing.

[Interprétation]

tures, destinées à réduire le goulot d'étranglement. En outre, s'il s'avère intéressant d'augmenter la fréquence des services, nous pourrions envisager de le faire car il est évident que l'un des attraits que présentent les autres types de transport et qu'ils offrent plus de services quotidiens que ne le font actuellement les trains. Cependant, il n'en reste pas moins que nous considérons que certaines parties du réseau de chemin de fer, dont les taux de chargement sont actuellement très faibles, ne pourront pas être améliorés de manière sensible. Ceci ne veut cependant pas dire qu'il fallait automatiquement y interrompre tout service.

**M. Murta:** De quoi voulez-vous parler? Voulez-vous dire que les services transcontinentaux pourraient être ...

**M. Kirkwood:** C'est une possibilité.

**M. Murta:** Et que les services offerts dans l'ouest du pays, par exemple, pourraient constituer ...

**M. Kirkwood:** C'est cela; pour certains services locaux, dans des zones de faible densité démographique, le chemin de fer aura beaucoup de mal à remplacer l'automobile, qui reste très pratique, surtout sur des distances relativement courtes, c'est-à-dire pouvant aller jusqu'à 100 milles. La décision de maintenir ce genre de services pourra, dans certains cas, être justifiée par des raisons sociales et économiques, malgré des taux de chargement très faibles, ce qui sera une source d'inefficacité générale, mais dans d'autres secteurs, nous pensons que les taux de chargement pourraient être facilement relevés et nous espérons d'ailleurs le prouver par le projet de démonstration qui est actuellement en cours d'élaboration.

**M. Murta:** Pensez-vous que la société Amtrak des États-Unis réussit actuellement à attirer un nombre croissant de voyageurs?

**M. Kirkwood:** Cela semble être le cas, même si les expériences n'ont pas porté sur une période suffisamment longue pour pouvoir être jugées définitives.

**M. Murta:** Si le système Amtrak réussit à atteindre ses objectifs, pourquoi ne serait-il pas possible d'instaurer un système identique, au Canada, en commençant par une zone de densité démographique élevée, tel que ce couloir Québec-Windsor, dont vous parlez? Quelle différence y aurait-il entre les deux systèmes et pourquoi est-il nécessaire de passer par toute cette série d'études préliminaires? En fait, on parle beaucoup de ce genre de système mais, si je ne me trompe, les responsables des chemins de fer n'ont pas encore fait d'analyse positive à cet égard. Quelle serait donc la différence? En d'autres termes, si ce système s'avère efficace aux États-Unis, dans quelle mesure devrait-il être adapté pour avoir autant de succès au Canada?

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Malheureusement, monsieur le président, je ne pense pas connaître suffisamment la question pour donner une réponse valable à M. Murta.

**M. Murta:** Si je vous pose cette question c'est parce que nous pourrions fort bien revenir ici, l'année prochaine, pour constater que l'on en est encore à l'étape des études et qu'aucune mesure pratique n'a été décidée.



[Text]

**Mr. Kirkwood:** It is certainly our intention to move as quickly as we can on the demonstration project and also on the development of improved services for those areas which hold prospects for substantial improvements. The Minister's statement in January indicated that hearings would be undertaken this spring by the CTC and we expect the announcement of the dates of those hearings to come out in the very near future. This process is not lagging. It will be moving forward very quickly with a view to reaching specific conclusions for at least substantial parts of the system in the course of the current year.

**Mr. Murta:** Right.

**Mr. Kirkwood:** On point I should have mentioned earlier in answer to Mr. Murta's question about what improvements are we contemplating is that quite apart from the improvements to the railway system itself, we believe there is a possibility of better intermodal integration, that is, a better tie-in of, let us say, feeder bus services connecting with rail passenger services, that kind of thing, to improve the service to the market and attract the travelling public to use the railways as part of an integrated system.

**Mr. Murta:** All right, Mr. Chairman.

• 1101

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Murta. I am sorry we have to cut it off so short, but people are waiting to occupy the room.

On behalf of the committee I would like to thank Mr. Kirkwood and Mr. Gore for a very interesting presentation.

I would like to remind the members that there is to be a steering committee meeting in my office this afternoon at 3.30.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

**M. Kirkwood:** Je puis vous dire que nous avons l'intention d'agir le plus vite possible en ce qui concerne à la fois le projet de démonstration et l'amélioration des services dans les zones où cela peut s'avérer intéressant. Au mois de janvier, le ministre avait indiqué que des audiences seraient entreprises, cet automne, par la Commission canadienne des transports et nous pensons que les dates de ces audiences seront très bientôt publiées. Vous voyez donc que tout cela ne traîne pas. Nous voulons en effet avancer le plus vite possible, afin de parvenir, dès cette année, à certaines conclusions concrètes, tout au moins pour certaines parties du réseau.

**M. Murta:** Très bien.

**M. Kirkwood:** En réponse à la question précédente de M. Murta, j'aurais également dû ajouter qu'outre l'amélioration du réseau ferré lui-même, nous considérons qu'il devrait être possible de parvenir à une meilleure intégration des divers modes de transport c'est-à-dire des services d'autobus desservant les services de chemin de fer, pour attirer un nombre croissant d'usager vers le transport par rail.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Je regrette de devoir vous couper la parole mais nous devons laisser la salle.

Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier M. Kirkwood et M. Gore pour leur très intéressant témoignage.

J'aimerais vous rappeler que le comité directeur se réunit cet après-midi dans mon bureau à 15 h 30.

La séance est levée.







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Thursday, March 11, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le jeudi 11 mars 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B)  
1975-76 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B)  
1975-1976 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto Lang,  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

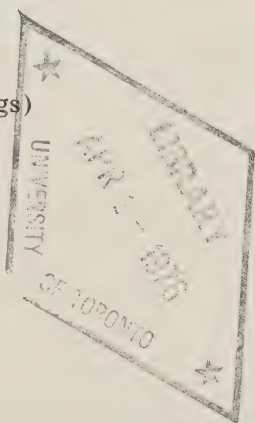
L'honorable Otto Lang,  
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin  
Condon  
Douglas  
(Bruce-Grey)  
Fleming

Forrestall  
Fortin  
Goodale  
Harquail  
Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Horner  
Loiselle (*Chambly*)  
Loiselle  
(*Saint-Henri*)  
Lumley

Masniuk  
McCain  
McIsaac  
Mazankowski  
Murta—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, March 11, 1976:

Messrs. Masniuk and Horner replaced Messrs. Cadieu  
and Huntington.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 11 mars 1976:

MM. Masniuk et Horner remplacent MM. Cadieu et  
Huntington.

## ORDER OF REFERENCE

Tuesday, March 2, 1976

*Ordered,—That Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b and 102b relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1976, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.*

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Le mardi 2 mars 1976

*Il est ordonné,—Que les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b et 102b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.*

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 11, 1976  
(43)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Horner, Loisel (*Saint-Henri*), Lumley, Masniuk, McIsaac, Mazankowski and Murta.

*Other Members present:* Messrs. McGrath and Orlikow.

*Appearing:* The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

*Witness: From the Ministry of Transport:* Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister.

The Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976, relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1976, being read as follows:

*Ordered,—That Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b and 102b relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1976, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.*

With unanimous consent, the Chairman called Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, L101b and 102b under Transport.

The Minister made an opening statement.

He and the witness answered questions.

At 5:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 a.m. Friday, March 12, 1976.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 MARS 1976  
(43)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte St-Paul*), Forrestall, Horner, Loisel (*Saint-Henri*), Lumley, Masniuk, McIsaac, Mazankowski et Murta.

*Autres députés présents:* MM. McGrath et Orlikow.

*Comparait:* L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

*Témoin: Du ministère des Transports:* M. Sylvain Cloutier, sous-ministre.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976, portant sur le budget supplémentaire (B) de l'année financière se terminant le 31 mars 1976:

*Il est ordonné,—Que les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b et 102b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.*

Du consentement unanime le président met en délibération les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, L101b et 102b sous la rubrique Transports.

Le ministre fait une déclaration préliminaire.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 12 mars 1976, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 11, 1976

[Texte]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. If the Committee is agreeable, we will call all the votes listed under the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 1976, which will permit us a broader scope for questions on the various departments.

Is that agreeable?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** We will call:

## TRANSPORT

A—Department—Headquarters Program

Vote 1b—Headquarters—Operating expenditures—To authorize the transfer of \$1,049,999 from Transport Vote 45, Appropriation Act No. 3, 1975, for the purposes of this Vote—\$1

Vote L3b—To increase from \$13,500,000 to \$27,000,000 the amount that may be outstanding at any time under the Stores Working Capital Advance Account (formerly the Revolving Fund mentioned in subsection 101(2) of the Financial Administration Act, Chap. 12, Statutes of 1951); additional amount required—\$13,500,000

Marine Transportation Program

Vote 10b—Marine Transportation—Operating expenditures—To authorize the transfer of \$4,893,999 from Transport Vote 15, Appropriation Act No. 3, 1975, for the purposes of this Vote—\$1

Air Transportation Program

Vote 30b—Air Transportation—Contributions—To authorize the transfer of \$849,999 from Transport Vote 20, Appropriation Act No. 3, 1975, for the purposes of this Vote—\$1

A—Department—Surface Transportation Program

Vote L56b—Loans to Coast Ferries Limited, in accordance with terms and conditions approved by the Minister, for working capital—\$100,000

B—Atlantic Pilotage Authority

Vote 62b—Payment to the Atlantic Pilotage Authority, upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the period April 1, 1975 to March 31, 1976—\$1,930,000

C—Canadian National Railways

Vote 63b—Payment to the Canadian National Railway Company to be applied by the Company in payment of the deficit arising in the calendar year 1975 in respect of the Canadian National Railways System—\$35,000,000

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Jeudi le 11 mars 1976

[Interprétation]

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Si vous êtes tous d'accord, nous étudierons en même temps tous les crédits du budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant en mars 1976; cela nous permettra d'élargir le champ des questions que nous poserons aux représentants du ministère.

Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous allons donc étudier:

## TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1b—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$1,049,999 du crédit 45 (Transports) de la Loi n° 3 de 1975 portant affectation de crédits—\$1

Crédit L3b—Pour porter de \$13,500,000 à \$27,000,000 le montant de la réserve imputable en tout temps au compte d'avance du fonds de roulement des dépôts (précédemment le fonds renouvelable mentionné au paragraphe 101(2) de la Loi sur l'administration financière, chapitre 12, Statuts de 1951), ce montant supplémentaire est requis—\$13,500,000

Programme des transports par eau

Crédit 10b—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$4,893,999 du crédit 15 (Transports) de la Loi n° 3 de 1975 portant affectation de crédits—\$1

Programme des transports aériens

Crédit 30b—Transports aériens—Contributions—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$849,999 du crédit 20 (Transports) de la Loi n° 3 de 1975 portant affectations de crédits—\$1

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit L56b—Prêts à Coast Ferries Limited conformément aux conditions approuvées par le ministre pour un fonds de roulement—\$100,000

B—Administration de pilotage de l'Atlantique

Crédit 62b—Paiement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, sur demande du Ministre, à valoir sur l'excédent des dépenses sur les recettes de ladite Administration au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1975 au 31 mars 1976—\$1,930,000

C—Chemins de fer Nationaux du Canada

Crédit 63b—Paiement à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, de sommes à affecter par ladite société au déficit d'exploitation pour l'année civile 1975 à l'égard du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada—\$35,000,000



## [Text]

D—Canadian Transport Commission

Vote 85b—Canadian Transport Commission—Contributions—\$495,000

E—Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.

Vote 86b—Payment to the Great Lakes Authority, Ltd., upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the period April 1, 1975 to March 31, 1976—\$1,315,000

F—Laurentian Pilotage Authority

Vote 88b—Payment to the Laurentian Pilotage Authority, upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the period April 1, 1975 to March 31, 1976—\$397,000

G—National Harbours Board

Vote 92b—Payment to the National Harbours Board to be applied in payment of the deficit (exclusive of interest on advances authorized by Parliament and depreciation on capital structures) incurred in the calendar year 1975 in the operation of Churchill and Prince Rupert Harbours—To authorize the transfer of \$674,999 from Transport Vote 90, Appropriation Act No. 3, 1975, for the purposes of this Vote—\$1

H—Northern Transportation Company Limited

Vote 99b—Payment to the Northern Transportation Company Limited to defray the excess of costs over revenues of the 1975 Keewatin Resupply operation—\$800,000

Vote L101b—Advances, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council, to the Northern Transportation Company Limited for working capital—\$6,000,000

I—Pacific Pilotage Authority

Vote 102b—Payment to the Pacific Pilotage Authority, upon application by the Minister to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues of the Authority during the period April 1, 1975 to March 31, 1976—\$264,000

• 1550

We are very pleased to have with us this afternoon the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, as well as Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister, and Mr. G. R. MacGougan, Director of Finances.

Mr. Minister, have you an opening statement?

Just before we proceed, I must inform you that the Minister has an extremely important engagement at 5 o'clock so we will have to terminate our questions to him at that time.

Mr. Minister.

**Hon. Otto Lang (Minister of Transport):** Thank you, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

D—Commission canadienne des transports

Crédit 85b—Commission canadienne des transports—Contributions—\$495,000

E—Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée

Crédit 86b—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée, sur demande du Ministre, à valoir sur l'excédent des dépenses sur les recettes de ladite Administration au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1975 au 31 mars 1976—\$1,315,000

F—Administration de pilotage des Laurentides

Crédit 88b—Paiement à l'Administration de pilotage des Laurentides, sur demande du Ministre, à valoir sur l'excédent des dépenses sur les recettes de ladite Administration au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> avril 1975 au 31 mars 1976—\$397,000

G—Conseil des ports nationaux

Crédit 92b—Versement au Conseil des ports nationaux pour payer le déficit (sans compter l'intérêt sur les avances autorisées par le Parlement ainsi que la dépréciation sur les immobilisations) encouru durant l'année civile 1975 dans l'exploitation des ports de Churchill et de Prince-Rupert—Pour autoriser le virement au présent crédit de \$674,999 du crédit 90 (Transports) de la Loi n° 3 de 1975 portant affectation de crédits—\$1

H—Société des transports du Nord, Limitée

Crédit 99b—Paiement à la Société des transports du Nord, Limitée pour le remboursement de l'excédent des dépenses sur les recettes de 1975 de l'exploitation du ravitaillement de Keewatin—\$800,000

Crédit L101b—Avances, conformément aux conditions approuvées par le gouverneur en conseil, au fonds de roulement de la Société des transports du Nord, Limitée—\$6,000,000

I—Administration de pilotage du Pacifique

Crédit 102b—Paiement à l'Administration de pilotage du Pacifique, sur demande du Ministre, à valoir sur l'excédent des dépenses sur les recettes de ladite Administration au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars 1976—\$264,000

Nous sommes très heureux d'avoir parmi nous cet après-midi l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, ainsi que M. Sylvain Cloutier, sous-ministre, et M. G. R. MacGougan, directeur des Finances.

Monsieur le ministre, avez-vous quelques mots à dire?

Auparavant, je dois vous avertir que le ministre a un engagement extrêmement important à 17 heures, et que par conséquent, nous devrons terminer notre séance à temps.

Monsieur le ministre, vous avez la parole.

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président.

[Texte]

I will not take much time with the Committee on an opening statement because the supplementary estimates are fairly routine and, of course, the main estimates will soon be a basis for this broad description of activities and action within the department in the field of transportation.

The fairly normal adjustments in supplementary estimates include covering some new matters that were not foreseeable at the time of earlier estimates; such things, for instance, as the costs for the Air Canada inquiry. There have been a significant number of transfers where certain items, which were estimated to be at a particular level, have turned out to cost somewhat more or be somewhat more complicated, or there were some unforeseen aspects. These moneys are, by and large, being transferred from other votes where there were similar overages, the kind of thing that can be expected in a department which has as large expenditures as this one.

So, Mr. Chairman, with that broad, general opener I would be very happy to try, with the help of my officials, to answer any questions that hon. members may have.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister.

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I would like to ask if we could have a breakdown on what the costs of the Air Canada inquiry entailed, a fuller explanation possibly than what is given in the supplementary estimates. Could you start off by giving that information?

**Mr. Lang:** I believe there is a question on the Order Paper regarding that. If I can hurry that answer up, I will certainly do so. I do not have that information in the breakdown here.

**Mr. Murta:** I see. It will be made available to the Committee members. As I read Vote 1b in the supplementary estimate, am I right that it is \$1? Is that the \$1-increase over the ...

**Mr. Lang:** Yes. Plus a transfer of \$1 million and the balance; an amount of \$1,049,999 that is being transferred from Vote 45 as well as the \$1 item allowing for the transfer.

**Mr. Murta:** Because the estimates are fairly condensed, could we have a breakdown on this?

**Mr. Lang:** Yes, Mr. Chairman, the total amount is made up of Air Canada inquiry costs of \$420,000 which with the further detail that Mr. Murta wants, will be understood by the Committee. Organizational changes within the department involved a total requirement of \$300,000 additional. That was the development of a planning and development organization within the headquarters branch of the department; \$100,000 for additional administrative costs which resulted because of a change in billing procedures by the Department of Supply and Services which supplies certain services to the department. There was a shortfall in revenue in regard to our computer services in a total of \$230,000. We have computer services that were not used to the extent expected by other departments; to that extent the revenue was short \$230,000. Those are the totals that produce the need for this transfer.

[Interprétation]

Je ne voudrais pas abuser du temps du Comité puisque l'examen du budget supplémentaire est un exercice assez routinier; de plus, le budget principal sera bientôt présenté, il vous donnera une description plus détaillée des activités de notre ministère.

Ce budget supplémentaire indique certains ajustements tout à fait normaux étant donné que certains événements n'étaient pas prévisibles au moment de la préparation des budgets précédents; je citerai à cet égard, les dépenses engagées pour l'enquête sur Air Canada. Ce budget indique également un certain nombre de transferts à certains postes dont les dépenses se sont finalement chiffrées à un niveau bien supérieur que celui qui avait été prévu. Ces fonds sont généralement transférés à partir d'autres crédits ayant un surplus; vous savez très bien, cependant, que ce genre de transfert est tout à fait normal dans un ministère ayant un budget aussi important.

Monsieur le président, après ces quelques remarques d'ordre général, je serais heureux, avec l'aide de mes fonctionnaires, de répondre aux questions que les députés voudront bien me poser.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Murta, vous avez la parole.

**M. Murta:** Monsieur le président, j'aimerais avoir une ventilation des dépenses engagées pour l'enquête sur Air Canada, ainsi que des détails plus précis que ceux qui apparaissent dans le budget supplémentaire. Pourriez-vous nous donner ces informations?

**M. Lang:** Il me semble qu'une question portant sur ce sujet figure au *Feuilleton*, mais malheureusement, je n'ai pas ces informations ici.

**M. Murta:** J'espère que vous les ferez parvenir au Comité. Le crédit 1b, du budget supplémentaire est-il bien de un dollar? S'agit-il d'une augmentation de un dollar par rapport ...

**M. Lang:** Oui; il faut y ajouter le transfert de 1 million de dollars et le solde; cela fait donc un montant de \$1,040,999 qui est transféré du crédit 45 ainsi que le montant de un dollar qui est autorisé pour le transfert.

**M. Murta:** A mon avis, ce budget est très condensé et j'aimerais avoir une ventilation plus détaillée de ces montants.

**M. Lang:** Monsieur le président, le montant total comprend \$420,000 pour l'enquête sur Air Canada, dont je vous ferai parvenir les détails à la demande de M. Murta; certaines modifications structurelles au sein du ministère ont entraîné une dépense supplémentaire de \$300,000; il s'agit ici de la création d'un organisme de développement et de planification à l'administration centrale du ministère; un montant de \$100,000 est prévu pour des coûts administratifs supplémentaires et rendu nécessaire à la suite de la modification des procédures de facturation par le ministère des Approvisionnements et Services. Nous avons par ailleurs enregistré une diminution des revenus dans nos services informatiques, soit un manque à gagner de \$230,000. En effet, ces services n'ont pas été utilisés autant que prévu par certains ministères, d'où ce manque à gagner de \$230,000. Je viens donc de vous énumérer les montants nécessitant ce transfert.



[Text]

• 1555

**Mr. Murta:** There are always changes within the various departments. You mentioned the planning and development organization; could you give the Committee a brief explanation as to the role the planning and development organization has taken on within the department, exactly what it is doing at present, and what it will be doing in the future?

**Mr. Lang:** Essentially we had gone into a major reorganization of the department in our major overview and review of transportation policy. You will recall that we had created certain special units within the department to begin this work. This work, which was being done in part by a task force, so called, has now led to a more regular structure within the department. I could, perhaps, ask the Deputy Minister to add some further words of description on the two branches involved.

**The Chairman:** Mr. Cloutier.

**Mr. S. Cloutier (Deputy Minister, Ministry of Transport):** Basically, sir, the expenditure called for here relates to the strategic planning group of the department, which inherited the tasks undertaken by the task force that was set up last year. The task force was using consultants to a large degree, and the new strategic planning branch in effect provides the department with an on-going capability of examining transportation problems in the longer term.

**Mr. Murta:** These are departmental people, are they, or are they consultants who are brought in from time to time?

**Mr. Cloutier:** That is right.

**Mr. Murta:** They are departmental people?

**Mr. Cloutier:** They are departmental people, so Transport will now have an on-going capability.

**Mr. Murta:** I see. In the area of the planning and development organization and the new policy, or the new outlook—as far as transportation is concerned—that this group has taken on, could the Minister or the Deputy Minister give some indication as to how far you are along in relation to your planning and development and your priorities? And, possibly, what could we be looking for, what could we, as a Committee, be expecting as far as legislation is concerned? The aspect of air transport would be certainly one area that has been mentioned by the Minister and has been talked about in the newspapers. I wonder if he could elaborate a little more fully on that.

**Mr. Lang:** The work has been going on pretty vigorously in really every field, and I am sure we will get into this much more fully in the main estimates after we have a full examination of the scope of the department's activities. But for purposes now, I can indicate our expectations to have an Air Canada bill to deal with Air Canada structure and amendments to the Aeronautics Act, both still within this session. In the next session, there will be several major pieces of legislation; one dealing with parts policy and the other one dealing with the revisions to the National Transportation Act.

**Mr. Murta:** Would this aspect of planning and development within the Department of Transport have prominence, for example, in the development of a rail passenger service in Canada after the hearings are over? Would this be part of its function, to lend information or expertise to the department in that regard?

[Interpretation]

**M. Murta:** Il y a toujours des changements dans les ministères. Vous avez parlé de la création d'un organisme de planification et de développement; pourriez-vous nous donner quelques précisions quant au rôle de ce nouvel organisme, ainsi que ses activités actuelles et futures?

**M. Lang:** Comme vous le savez, nous avons procédé à une refonte complète de notre politique des transports, ce qui avait nécessité la création de certaines unités spéciales au sein du ministère. Cette refonte complète, réalisée en partie par un groupe d'étude, a abouti à une structuration beaucoup plus simple de notre ministère. Je vais cependant demander au sous-ministre d'ajouter quelques mots à ce sujet.

**Le président:** Monsieur Cloutier.

**M. S. Cloutier (sous-ministre des Transports):** Le montant figurant à ce poste concerne essentiellement le groupe de planification stratégique du ministère, qui a pris la relève du groupe de travail constitué l'année dernière. Ce groupe de travail faisait appel à de nombreux experts-conseils et la nouvelle direction de planification stratégique assure au ministère des services de conseils permanents en matière de transport à long terme.

**M. Murta:** S'agit-il de fonctionnaires à plein temps ou bien d'experts-conseils engagés de temps à autre?

**M. Cloutier:** C'est exact.

**M. Murta:** S'agit-il de fonctionnaires?

**M. Cloutier:** Oui, ce qui permet au ministère des Transports d'avoir des services permanents dans ce domaine.

**M. Murta:** Très bien; vous avez parlé d'un nouvel organisme de planification et de développement ainsi que de la nouvelle politique; j'aimerais savoir où votre ministère en est en ce qui concerne la planification et le développement de votre politique de transport, ainsi que les priorités que vous avez établies? Plus précisément, quel projet de loi avez-vous l'intention de présenter? Le problème des transports aériens a fait couler beaucoup d'encre dans les journaux et j'aimerais savoir si le ministre peut nous donner quelques précisions à ce sujet.

**M. Lang:** Notre travail se poursuit intensément dans chacun de ces domaines, mais je suis sûr que nous aurons l'occasion d'étudier cela de façon plus détaillée lorsque le Budget principal sera présenté. Je peux vous dire cependant que nous avons l'intention de présenter, au cours de cette session, un projet de loi sur la structure d'Air Canada, d'une part, et des amendements à la Loi sur l'aéronautique, d'autre part. Au cours de la prochaine session, nous pensons pouvoir présenter plusieurs projets de loi importants, dont l'un portera sur l'administration des ports et un autre sur la révision de la Loi nationale sur les transports.

**M. Murta:** Vos services de planification et de développement accorderont-ils la priorité, par exemple, à la mise au point d'un service de trains pour voyageurs au Canada, dès que les audiences seront terminées? Cet organisme sera-t-il chargé de donner des conseils au ministère dans ce domaine?

[Texte]

**Mr. Lang:** Yes, it would serve a role there, although there is, of course, a surface administration with people who will be particularly involved; and there is also, as a result of our concern to be sure that we are relating between different modes of transportation, an intermodal group within the department.

**Mr. Murta:** Fine. Thank you, Mr. Chairman. I will pass now and possibly come back again.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Mr. Orlikow.

**Mr. Orlikow:** Mr. Chairman, I would like to pursue this question of what the planning and development branch is doing, particularly with reference to what it seems to many people is the overemphasis by your department, Mr. Lang, on air passenger traffic, which is, at least according to anything I have read, a big loser, particularly in the short-run and the short-distance hauls, as compared to your downgrading of rail passenger service. Could I ask you, Mr. Minister: what was the direct cost for the less than a year that the STOL service operated?

**Mr. Lang:** It was less than two years, rather than less than one year. I think we are talking about approximately \$25 million in total, broken down into about ...

• 1600

**Mr. Orlikow:** How much was that?

**Mr. Lang:** ... \$16 million capital and \$9 million operating.

**Mr. Orlikow:** Twenty-five million dollars.

**Mr. Lang:** Yes. Which is not a lost cost, of course; there are capital expenditures involved in that which are assets, which we still have—such as, for instance, the six Twin Otters which were used.

**Mr. Orlikow:** How many people were moved to help meet that deficit? How much per trip, Mr. Minister?

**Mr. Lang:** How much loss per trip?

**Mr. Orlikow:** Yes. How much?

**Mr. Lang:** I am sorry, I would have to get that figure.

**Mr. Orlikow:** Could you get that figure for us?

**Mr. Lang:** Yes.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Orlikow, may I just interject. You are considering the STOL. Is that right?

**Mr. Orlikow:** That is right.

**The Chairman:** Last week we had a very interesting presentation on STOL, with all the figures. I believe the format is available, which might be very helpful for all these questions. They provided it to us, showing all the costs, the losses—a complete picture of the STOL operation. The department would be more than pleased to forward you a copy.

**Mr. Lang:** Perhaps, Mr. Chairman, I should deal with a couple of other points that Mr. Orlikow made.

[Interprétation]

**M. Lang:** Cet organisme aura sans doute un rôle à jouer à cet égard, mais je dois vous rappeler que nous avons une administration des transports de surface qui s'en occupe plus particulièrement; nous avons également constitué, au sein du ministère, un groupe mixte chargé d'étudier les relations existant entre les différents modes de transport.

**M. Murta:** Très bien. Merci, monsieur le président. Je vais maintenant laisser la parole à d'autres, et j'aurai peut-être l'occasion de la reprendre un peu plus tard.

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Monsieur Orlikow.

**M. Orlikow:** Monsieur le président, je voudrais poursuivre sur cette question du rôle de la direction de planification et de développement, d'autant plus que certains reprochent à votre ministère, monsieur Lang, d'accorder beaucoup trop d'importance au transport des passagers par voie aérienne. Or, d'après ce que j'ai pu lire, ce genre de transport est déficitaire, surtout lorsqu'il s'agit de très courtes distances, ce qui nuit également au service de voyageurs des sociétés de chemins de fer. Monsieur le ministre, quel fut le coût d'exploitation de l'ADAC depuis sa mise en service il y a moins d'un an?

**M. Lang:** Qui a duré près de deux ans, vous voulez dire. Le coût total s'élève à 25 millions de dollars environ, chiffre qui se répartit ...

**M. Orlikow:** Combien?

**M. Lang:** ... seize millions de dollars en dépenses d'installation et 9 millions de dollars en frais d'exploitation.

**M. Orlikow:** Cela fait donc 25 millions de dollars.

**M. Lang:** Oui. Il ne s'agit pas d'une perte pure puisque les dépenses d'installation nous ont permis d'acquérir certains équipements que nous avons toujours; par exemple, nous avons toujours les six Twin Otters qui étaient utilisés.

**M. Orlikow:** Combien de passagers avez-vous transportés pour essayer de combler ce déficit? Combien par vol, monsieur le ministre?

**M. Lang:** Combien de pertes par vol?

**M. Orlikow:** Oui.

**M. Lang:** Je suis désolé mais je n'ai pas ce chiffre ici.

**M. Orlikow:** Pourriez-vous nous le transmettre?

**M. Lang:** Oui.

**Le président:** Veuillez m'excuser, monsieur Orlikow, mais vous voulez parler de l'ADAC, c'est bien cela?

**M. Orlikow:** C'est exact.

**Le président:** J'aimerais vous rappeler que, la semaine dernière, nous avons eu un exposé extrêmement intéressant sur l'ADAC, avec tous les chiffres pertinents. Je pense que vous pourriez vous procurer ces documents qui vous seraient extrêmement utiles puisqu'ils fournissent une description complète des activités de l'ADAC, les dépenses, les pertes, etc. Je suis sûr que le ministère vous en enverra volontiers un exemplaire.

**M. Lang:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à deux autres remarques de M. Orlikow.



[Text]

I do not agree at all with the allegations made from time to time about the department's or the government's downgrading of other aspects of travel as compared to air. I think there is a bit of paranoia in some quarters about this, and it certainly is not born out by my analysis of the soul and spirit of the department. There are some rather easy calculations that can be made about how many people are located within the department in different administrations; but they rather ignore the quite different organization of different transportation systems. The fact that stations and track, for instance, are handled by the railways: if we start counting the Canadian National Railway's employees as part of the over-all broad department, we end up with far more employed in rail than in air.

I simply want to put it on the record that there is no such bias in the heart or spirit of the department.

**Mr. Orlikow:** Mr. Chairman, of course we would then have to put on the record the total expenditures of the federal government on the maintenance of airports, weather information, and all that, which would show a tremendous loss running into several hundred million dollars per year on the operation of the airline.

I would like to ask the Minister about the truth of one allegation I have seen, which is that a directive went out to government employees who had to travel on business between Montreal and Ottawa that they should use STOL rather than the railway or bus. Is that correct?

**Mr. Lang:** No, that is not correct.

**Mr. Orlikow:** No truth in that allegation, Mr. Minister?

**Mr. Lang:** No truth.

**Mr. Orlikow:** Mr. Minister, your planning and development branch, which is, I presume, helping to develop the rail policy, which you outlined in a general way some time ago in the House: is it giving any consideration to the statements made by the then Minister of Transport and the Prime Minister in June 1974 with regard to inter-city passenger service?

Let me read a couple of sentences from a speech which the Prime Minister made on June 18, 1974, in Cornwall. He said that the highly industrialized area in Canada lies between Quebec; from Quebec City to Windsor. He also said that we are going to connect these two cities and points in between with high rapid rail transportation 100 miles an hour and over and as the equipment is improved, that will go much faster than 100 miles an hour. Mr. Minister, what is the state of those plans? When are we going to get that kind of service?

• 1605

**Mr. Lang:** The elaborate indication of our proposals will be available quite soon. The actual obtaining of the service, of course, will take some time because in some cases it involves the obtaining of new equipment and major capital expenditures, and these will take some time to actually implement. But the outline of where we are going and how we are going to implement it should be available quite soon.

[Interpretation]

Je ne suis pas du tout d'accord avec certaines critiques selon lesquelles le ministère ou le gouvernement désavantagent certains modes de transport en faveur du transport aérien. Cela a même provoqué chez certains une véritable paranoïa et je pense que l'analyse que j'ai faite de la politique fondamentale de notre ministère réfute totalement ce genre d'accusations. On peut également faire des calculs très simples sur la répartition des effectifs entre les différentes administrations du ministère, mais je pense que de tels calculs ne tiendraient pas compte de l'organisation tout à fait différente de chaque système des transports. On peut également mentionner le fait que l'entretien des gares des chemins de fer et des voies ferrées relève des sociétés de chemins de fer; si nous tenons compte du nombre d'employés travaillant au CN dans notre calcul global, nous constatons que les effectifs sont beaucoup plus nombreux dans les transports par voie ferrée que dans les transports par voie aérienne.

J'aimerais simplement souligner que le ministère ne fait preuve d'aucun «favoritisme» pour l'un ou l'autre mode des transports.

**M. Orlikow:** Monsieur le président, il faudra verser au dossier le montant total des dépenses engagées par le gouvernement fédéral pour l'entretien des aéroports, les services météorologiques, etc. Ces chiffres indiqueront que l'exploitation de cette ligne aérienne a entraîné une perte de plusieurs centaines de millions de dollars par an.

J'aimerais également savoir, monsieur le ministre, s'il est vrai que les employés du gouvernement qui avaient à voyager pour affaires entre Montréal et Ottawa devaient prendre l'ADAC plutôt que le train ou l'autobus?

**M. Lang:** Non, c'est faux.

**M. Orlikow:** Cette accusation n'est donc pas fondée, monsieur le ministre?

**M. Lang:** Pas du tout.

**M. Orlikow:** Monsieur le ministre, votre Direction de planification et de développement va sans doute travailler à l'élaboration d'une politique des transports par voie ferrée, comme vous l'avez dit il y a quelque temps à la Chambre; j'aimerais savoir si vous allez tenir compte des déclarations faites par le ministre des Transports d'alors et le premier ministre, en juin 1974, en ce qui concerne les services de voyageurs interurbains?

Dans son discours prononcé le 18 juin 1974 à Cornwall, le premier ministre signalait que la région qui s'étend de Québec à Windsor est l'une des plus industrialisées du pays. Il a également dit que nous allons relier ces deux villes et les localités intermédiaires par un service de chemin de fer très rapide, dont la vitesse atteindrait 100 milles à l'heure et plus, et qu'à mesure que le matériel s'améliorerait, cette vitesse dépasserait de beaucoup 100 milles à l'heure. Monsieur le ministre, où en sommes-nous de ces plans? Quand allons-nous obtenir ce genre de service?

**M. Lang:** L'énoncé complet de nos propositions sera disponible bientôt. L'obtention même du service, bien sûr, n'aura pas lieu avant un certain temps parce que, dans certains cas, il nous faut obtenir du nouveau matériel et de grandes immobilisations, choses qui ne se font pas du jour au lendemain, mais l'énoncé de nos intentions et de la manière dont nous comptons les mettre en pratique devrait être disponible bientôt.

[Texte]

**Mr. Orlikow:** How close are we to ordering the kind of equipment that would be required?

**Mr. Lang:** Quite close.

**Mr. Orlikow:** Have there been any actual discussions between the government, or between the CNR, and for example, the group that is developing the LRC?

**Mr. Lang:** Yes. There have been discussions with the railways and government. Of course, the LRC and other train manufacturers have been in discussion with the government on a number of subjects.

**Mr. Orlikow:** Can you give us some idea of when we can expect an announcement as to actual construction, or actual purchase?

**Mr. Lang:** I simply say quite soon. It is very difficult when a decision in its final form has not yet been taken to try to predict when the various parts that have to be put in place will be put in place. And I do not think there is much merit in doing so.

**Mr. Orlikow:** The Prime Minister in that same speech in Cornwall said, "We will do the same thing between cities like Edmonton and Calgary, Regina and Saskatoon, Vancouver and Chilliwack." People in Western Canada are very interested; they are very perturbed by your announcement which really is for, as they understand it, a cut in half of the present rail service. When might they expect some announcements about that kind of inter-city service?

**Mr. Lang:** The whole question of passenger service in the country is now under way as a matter of study, particularly in the West, with the CTC having the lead role in holding hearings. The hearings between Ottawa and the West Coast have been scheduled for the next several months, and, as that process concludes, we will begin arriving at conclusions about which services can be maintained. I should emphasize that simply to describe the proposal of cutting something in half is very inaccurate and very misleading, and I think rather downgrading to the real nature of the proposal which included getting the rail passenger system onto a basis where new equipment and a new spirit could be put into it so that where there is a possibility of justifying the service, good service will be provided and we will be in a position to expand the service as we learn how interested people are in using it.

**Mr. Orlikow:** Mr. Minister, it is not I who have misunderstood you. There is not a newspaper in Western Canada, be it Liberal or Conservative, which has not put the same interpretation on it as I did, only in much stronger language, and in much longer sentences. It is the general feeling. Now, it maybe when you come out with your announcement, as to details, they will be all right and I will be proven wrong. But that is the general impression in Western Canada right now.

**Mr. Lang:** I realize that and Mr. Chairman, I know exactly why. It is because the newspapers still make the misfortunate error of listening more to the erroneous interpretations of our policy, as stated by you and your colleagues than to the facts and analysis...

[Interprétation]

**M. Orlikow:** Combien de temps faudra-t-il avant que nous commencions à commander le matériel nécessaire?

**M. Lang:** Plus très longtemps.

**M. Orlikow:** Y a-t-il vraiment eu des discussions entre le gouvernement ou entre les chemins de fer nationaux du Canada et, par exemple, le groupe chargé d'élaborer le LRC?

**M. Lang:** Oui. Il y a eu des discussions entre les sociétés de chemins de fer et le gouvernement. Bien sûr, les fabricants de LRC et d'autres trains ont communiqué avec le gouvernement au sujet d'un bon nombre de questions.

**M. Orlikow:** Pouvez-vous nous donner une idée de la date à laquelle nous pouvons espérer une déclaration quant au début réel de la construction, ou quant à l'achat proprement dit?

**M. Lang:** Je ne peux dire que «très bientôt.» Il est très difficile, quand on en est à mettre la dernière touche à une décision, d'essayer de prédire quand les dernières pièces à monter seront montées. Et je ne pense pas qu'il y ait grand mérite à le faire.

**M. Orlikow:** Toujours dans ce même discours, à Cornwall, le premier ministre a déclaré: «Nous ferons la même chose entre des villes telles qu'Edmonton et Calgary, Regina et Saskatoon, Vancouver et Chilliwack.» Les gens de l'Ouest du Canada sont très intéressés; votre déclaration a créé beaucoup de remous; on l'a interprétée là-bas comme signifiant l'annulation de la moitié des services de chemin de fer actuels. Quand peut-on espérer une déclaration au sujet de ce genre de service entre deux villes?

**M. Lang:** L'ensemble de la question des services aux passagers dans le pays est soumis actuellement à une étude, notamment en ce qui concerne l'Ouest, la CCT occupant la première place dans la tenue d'auditions. Elles auront lieu d'Ottawa à la côte Ouest pendant les quelques prochains mois et, quand la fin de ce processus approchera, nous commencerons à parvenir à des conclusions quant aux services qui peuvent être maintenus. Je dois souligner qu'il est erroné de dire simplement que la proposition constitue une mise à fin de la moitié des services; cette affirmation ne fait pas justice à l'esprit réel de la proposition qui, précisons-le, vise à donner au réseau des chemins de fer pour voyageurs une base qui permettrait d'obtenir du matériel nouveau et d'infuser un nouvel esprit afin que l'on puisse fournir des services satisfaisants là où il y a possibilité de justifier ces services et que l'on soit capable d'améliorer les services en fonction de l'intérêt des utilisateurs.

**M. Orlikow:** Monsieur le ministre, ce n'est pas moi qui vous ai mal compris. Il n'y a pas un seul journal de l'Ouest du Canada, qu'il soit de tendance libérale ou conservatrice, qui n'ait pas donné à vos propos la même interprétation que moi-même, en se servant toutefois d'un ton beaucoup plus virulent et de phrases beaucoup plus longues. Cette opinion représente le sentiment général. Il se peut bien, évidemment, lorsque vous ferez votre déclaration, que ces journaux et moi-même ayons eu tort, mais, pour l'instant, telle est l'impression générale de l'Ouest du Canada.

**M. Lang:** Je me rends compte de cela et, monsieur le président, je sais exactement pourquoi. C'est parce que les journaux ont toujours la malencontreuse habitude de prêter davantage l'oreille aux interprétations erronées propagées par vous-mêmes et par vos collègues, plutôt qu'aux faits et à l'analyse...



[Text]

**Mr. Orlikow:** Oh, Mr. Minister, I am sure you know that the *Winnipeg Free Press* and the *Saskatoon Star-Phoenix* do not pay much attention . . .

**The Chairman:** Order!

**Mr. Orlikow:** . . . to us.

**An hon. member:** Terrible!

**Mr. Orlikow:** Mr. Minister, if we can continue for a moment . . .

**The Chairman:** Last question, please, Mr. Orlikow.

**Mr. Orlikow:** Yes. . . . on the comparison between rail and air transportation, could you give us—if you have not got it now—can you supply us with figures on the loss in the amount that the air fares pay as compared to the real cost in the air service between Ottawa, Montreal and Toronto—between Montreal and Ottawa, between Toronto and Ottawa—the short hauls of less than 500 miles. Has the department made an estimate as to the losses incurred in those short hauls?

• 1610

**Mr. Lang:** No. And it may sound like a simple question but it is really a very complex issue. We are examining the whole issue of the real cost of services provided to air carriers, which I presume is the nature of your question, and also what it is fair to attribute to the cost of flying as distinct to attribution to such other things as development or general public service and security. A study on that matter, which is a complex one, is going on and we are having discussions with the airlines about it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Orlikow. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I am not sure whether my questions will fit into Vote L3b or Vote 30b but they have to do with the proposed increase in user charges at MOT airports.

While I realize the government policy is destined to Achieving the user-pay principle, I am wondering whether the dramatic increase being proposed is reasonable and fair and whether in fact it is pretty well firmly established government policy that the increases will go into effect on April 1.

I have a letter here from the Edmonton Flying Club, for example, which, based on flying 27,660 hours for the past year, on the current user fees, works out to \$11,098 on the proposed fees, which will result in an increase of up to \$86,112, or 776 per cent.

While there may be some justification for an increase in user fees, I am wondering whether a dramatic increase of that magnitude is fair in terms of private aircraft and general aviation. I feel Mr. Huck must have had his fingers in this because we have gone through this before.

[Interpretation]

**M. Orlikow:** Oh, monsieur le ministre, vous savez sûrement que le *Winnipeg Free Press* et le *Saskatoon Star-Phoenix* ne s'occupent pas beaucoup . . .

**Le président:** A l'ordre!

**M. Orlikow:** . . . de nous.

**Une voix:** Terrible!

**M. Orlikow:** Monsieur le ministre, si vous me permettez de poursuivre quelque peu . . .

**Le président:** Dernière question, s'il vous plaît, monsieur Orlikow.

**M. Orlikow:** Oui—la comparaison entre le transport aérien et le transport par chemin de fer, pourriez-vous nous indiquer—si vous ne les avez pas maintenant, pourriez-vous nous les fournir—les chiffres des pertes qui résultent de la différence entre le montant que paient les voyageurs aériens et le coût réel des services aériens entre Ottawa, Montréal et Toronto, entre Montréal et Ottawa, entre Toronto et Ottawa, en somme entre des endroits espacés de moins de 500 milles. Le Ministère a-t-il fait une évaluation des pertes subies pour ces petits voyages?

**M. Lang:** Non. Cela peut sembler être une question fort simple, mais en réalité, elle est très complexe. Nous examinons actuellement l'ensemble des questions des coûts réels des services fournis par les transporteurs aériens—je suppose que c'est de cela que vous voulez parler—ainsi que la question de la somme qu'il serait juste de considérer comme relevant des coûts de vol par opposition à l'amélioration aux services généraux au public ou à la sécurité. Une étude portant sur ce sujet complexe est actuellement en cours et nous sommes en pourparlers avec les lignes aériennes à ce sujet.

**Le président:** Merci, monsieur Orlikow. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Je ne suis pas certain de savoir si mes questions s'appliquent au crédit L3b ou au crédit 30b, mais elles portent sur la proposition d'augmenter les redevances dans les aéroports du MDT.

Bien que je me rende compte de la politique du gouvernement, qui vise à satisfaire au principe du paiement par l'utilisateur, je me demande si l'augmentation draconienne que l'on propose est raisonnable et juste et s'il est bel et bien établi que les augmentations entreront en vigueur le premier avril.

J'ai ici une lettre du *Edmonton Flying Club* qui, en se basant sur le nombre d'heures de vol de l'an dernier, 27,660 heures, indique que les redevances s'établiraient à \$11,098, selon le tarif actuel et à \$86,112, selon le tarif proposé, ce qui représente une augmentation de 776 p. 100.

Bien qu'il puisse être en partie justifié d'augmenter les redevances, je me demande si une augmentation aussi gigantesque est juste en ce qui concerne les avions privés et les avions commerciaux. Je pense que M. Huck doit avoir eu son mot à dire à ce sujet, parce que nous avons déjà débattu de la question.

[Texte]

Will this increase constitute full recovery of costs, or have the costs been so far outdated that such an increase is necessary? And if an increase is necessary, would it not have been better to propose a phased-in increment rather than an increase of 700 per cent during these high inflationary times?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, we are moving ahead with some increases in user charges and certainly the philosophy is generally to attempt to have the user pay unless we know a good reason that he or she ought not. The specific question in relation to light planes and the various charges that should be varied there is under further discussion, because once we have put the principle on the table we are certainly willing to talk with the users about what it is fair to charge them and what their activity really does cost. And discussions are going on both as to the level and the best way of administering a user charge so as not to cause unnecessary difficulty. We may accordingly implement some where we are quite satisfied about the clear justification as of April 1; there may be some others that have been under discussion which we will look at somewhat longer so that the discussions can continue.

**Mr. Mazankowski:** What are the arguments that you are looking at in terms of slowing down or minimizing the increase? We are getting a number of inquiries and representations from flying clubs across the country. What is the best format to get their expressions across to you, sir? Is it being done through the Air Transport Committee, or how might we go about this?

**Mr. Lang:** The questions are certainly coming in to me through members of Parliament, including a couple of pilots like Bob Daudlin and Marke Raines, who would have direct involvement with their own flying clubs, and of course we are also talking with the association about it.

I should say, for instance, that in one case the fee of 30 cents an hour is proposed to be raised to 60 cents an hour. I think that is the first change since 1947, if my memory serves me correctly about the piece of paper I saw. So it has to be looked at relatively that way.

The question of now finally applying a dollar landing fee to aircraft under a certain weight, which previously were exempt, is another issue. When you take it from zero to a dollar you are creating a raise that is an infinity percentage, but obviously it has to be looked at in terms of its justification. We want to look at the implication of that as well.

• 1615

**Mr. Mazankowski:** I do not want to be too specific here, but how are you able to apportion the cost of handling this sort of traffic in an area that does handle commercial traffic? The airport in many cases is there, and is being operated for commercial use. Surely it does not add that much expenditure to accommodate this type of flying. How are you able to differentiate, or appropriate the specific costs that are earmarked for general aviation and private aircraft.

[Interprétation]

Cette augmentation permettra-t-elle une récupération complète des sommes engagées, ou ces sommes sont-elles tellement irrécupérables, qu'il faille recourir à une augmentation de ce genre? En outre, si l'augmentation est nécessaire, n'aurait-il pas mieux valu proposer une hausse progressive plutôt qu'une augmentation de 700 p. 100 par les temps d'inflation galopante que nous connaissons?

**M. Lang:** Monsieur le président, nous allons autoriser certaines augmentations des redevances et il est évident que notre principe général est d'essayer d'amener l'utilisateur à payer, à moins qu'il n'y ait une bonne raison pour qu'il ne le fasse pas. La question précise en ce qui concerne les avions légers et les droits divers à percevoir reste encore à débattre, parce qu'une fois le principe exposé, nous sommes certainement prêts à parler avec les usagers de ce qu'il est juste que nous percevions et de ce que leurs activités coûtent réellement. Les discussions se poursuivent quant au niveau et à la meilleure manière d'appliquer la perception de ces redevances afin de ne pas causer de difficultés inutiles. Nous pourrions donc mettre en vigueur certaines augmentations dès le premier avril dans les endroits où nous sommes persuadés que ces augmentations sont justifiées; il peut y avoir d'autres endroits dont nous avons déjà discutés mais dont nous étudierons le cas plus longtemps, afin d'être mieux renseignés.

**M. Mazankowski:** Quels sont les arguments avancés qui peuvent vous amener à ralentir ou diminuer l'augmentation? Les clubs de vol de tout le pays nous ont envoyé beaucoup de demandes de renseignements et ont présenté beaucoup d'instances à ce sujet. Quel est, pour eux, le meilleur moyen de vous faire part de leurs opinions, monsieur? Est-ce le Comité des transports aériens qui s'en charge, ou quelle autre méthode faut-il adopter?

**M. Lang:** Ces questions sont évidemment soulevées par des députés, y compris des pilotes comme Bob Daudlin et Marke Raines, qui connaissent la situation de leur propre club de vol; en outre, bien sûr, nous discutons avec l'Association à ce sujet.

Je dois dire, par exemple, que dans un cas, on propose de faire passer le droit de 30 c. par heure à 60c. par heure. Je crois qu'il s'agit là de la première modification proposée depuis 1947, si ma mémoire ne me fait pas défaut. C'est donc une question toute relative, qu'il faudra étudier en conséquence.

La question de percevoir enfin maintenant, un droit d'atterrissage d'un dollar des avions d'un poids inférieur à une certaine limite, avions qui étaient exemptés antérieurement, est une autre question. En faisant passer ce droit de zéro à un dollar, on crée une hausse dont le pourcentage est infini; mais, évidemment, il faut étudier la chose du point de vue de sa justification. Nous voulons également en étudier les effets.

**M. Mazankowski:** Je ne veux pas nécessairement me lancer dans les détails, mais j'aimerais savoir comment vous êtes capables d'établir le coût de ce genre de trafic dans un endroit qui s'occupe également de trafic commercial? Dans bien des cas, l'aéroport est là, et il est exploité à des fins commerciales. Il ne faut évidemment pas beaucoup de dépenses supplémentaires pour accommoder ce genre de vol. Comment êtes-vous capables d'établir la différence, ou de savoir quel coût au juste relèvent des avions commerciaux ou des avions privées?



[Text]

**Mr. Lang:** In the end—as in answer to an earlier question about the complexity of this—if we were trying to exact the final few cents of a user charge we would have great difficulty in the argument. We are really at a beginning position though, where we think anybody would have to agree that the costs are much greater than the kinds of fees we are really coming to. We see, for instance, a light aircraft's going into a major centre like Malton as involving the same kind of control tower and other activity as a much larger, heavier plane does. We see the need to go on and build additional airports, as we are in Edmonton, for light aircraft because of the load on other near-by aircraft. If we try to assess those sorts of capital costs and operating costs, you can see that we are well beyond these levels. So in a sense we are at a beginning point, not at the point of refinement yet.

**Mr. Mazankowski:** Am I to take it then, that as of April 1 there will be an increase in user fees? And will that be established at that time or . . .

**Mr. Lang:** We are making a final decision about that but I think we are likely, for instance, to go ahead with some—for instance, this change from 30 cents to 60 cents. Certainly the landing fees for heavier aircraft are proposed to go in on April 1 but some, including the dollar recovery and the nature of its administration, we are looking at further. We may decide to postpone that for further discussion.

**Mr. Mazankowski:** Along a similar vein, Mr. Lang, with reference to the security checks at the airports: I understand that there is a proposal to increase the costs of security checks that will have to be channelled through to the passenger, a cost of 66 cents in addition to the 26 cents that is now, I understand, being levied and paid by the airlines. A question arises from a comparison with what is, apparently, the United States experience where, we are told, similar inspections work out at approximately 14 cents per passenger. Do you have any comment to make on that? What results in the difference? Is it the amount of traffic handled in the United States vis-à-vis Canada? Why the huge discrepancy—if, in fact, those figures are correct? I am quoting from an article that was supposedly written by the Air Transport Association of Canada.

**Mr. Lang:** Those figures may be correct but the accounting may be different. Different things may be included in one set of figures and included somewhere else in the other. We are having to look further at that. I think the volume of traffic can make a difference as well. But in keeping with our over-all approach to have as full as possible discussions with the people affected, we have put off the implementation of the security charge for a couple of months so we can receive further representations on the issue.

**Mr. Mazankowski:** I see. I think the principle involved here is whether this type of security should be recovered from the passenger, rather than as a matter of the security of the nation as a whole. Has a clear, definitive policy been established by your department in that regard? Are you of the opinion that the passenger should be responsible?

[Interpretation]

**M. Lang:** En définitive, comme je le disais pour une question antérieure à propos de la complexité du sujet, si nous essayions d'établir avec précision les décimales des redevances, nous aurions beaucoup de difficultés. Nous en sommes toutefois, il faut l'admettre, à une position préliminaire, savoir que tout le monde conviendrait que les coûts sont beaucoup plus élevés que les redevances perçues. Par exemple, un avion léger qui se sert d'un centre principal tel que celui de Malton a besoin de la même tour de contrôle et des mêmes services qu'un grand avion. Nous entrevoyons la nécessité de construire d'autres aéroports pour avions légers, comme nous le faisons à Edmonton, en raison du nombre d'avions voisins. Si nous essayons d'évaluer ces immobilisations et ces coûts d'exploitation, nous nous apercevrons que nous dépassons ces niveaux de loin. Donc, d'une certaine manière, nous en sommes encore à l'étape préliminaire, et pas encore à l'étape du perfectionnement du système.

**M. Mazankowski:** Dois-je comprendre donc, qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril le tarif des redevances va augmenter? Ce tarif sera-t-il établi à ce moment-là ou . . .

**M. Lang:** Nous sommes en train de prendre une décision finale à ce sujet mais je pense que nous allons sans doute adopter certaines augmentations, par exemple celle du passage de 30 c. à 60 c. Évidemment, il est proposé que les droits d'atterrissage des avions lourds augmentent à partir du 1<sup>er</sup> avril, mais nous sommes en train d'étudier certaines questions, y compris la récupération d'un dollar et la manière d'appliquer cette récupération. Il se peut que nous décidions de remettre cela à plus tard, afin que nous puissions en discuter davantage.

**M. Mazankowski:** Dans la même veine, monsieur Lang, au sujet des inspections de sécurité dans les aéroports: si je comprends bien il existe une proposition en vue d'augmenter les coûts de ces inspections, coûts que les voyageurs devront supporter; et il s'agirait d'un ajout de 66 c. aux 26 c. perçus actuellement et versés par les lignes aériennes. Une question me vient à l'esprit, qui m'est dictée par une comparaison avec ce qui, vraisemblablement, se passe aux États-Unis; j'apprends en effet que des inspections semblables y coûtent environ 14 c. par voyageur. Avez-vous des observations à faire à ce sujet? Qu'est-ce qui cause cette différence? Est-ce le nombre de vols aux États-Unis par rapport au nombre de vols au Canada? Pourquoi la différence est-elle si énorme, si vraiment ces chiffres sont exacts? Je les tire d'un article supposément rédigé par la Air Transport Association of Canada.

**M. Lang:** Ces chiffres sont peut-être exacts, mais la méthode de comptabilité peut être différente. Peut-être qu'un des ensembles de chiffres comprend certaines choses qui sont incluses ailleurs dans l'autre ensemble de chiffres. Nous devons étudier la question davantage. Je pense également que le nombre de vols peut être responsable d'une certaine différence. Toutefois, afin de respecter l'esprit de notre attitude générale, c'est-à-dire d'avoir autant de discussions que possible avec les personnes concernées, nous avons retardé de deux ou trois mois la mise en application de la perception des droits de sécurité afin que l'on puisse nous présenter des instances supplémentaires à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Je vois. Je pense qu'il s'agit de savoir, dans ce cas-ci, si c'est vraiment le voyageur qui doit supporter ce genre de coût, plutôt que la nation dont la sécurité est en jeu. Y a-t-il eu une politique claire et précise établie par votre ministère à ce sujet? Pensez-vous que les voyageurs devraient être responsables? Les actes

[Texte]

Highjacking is not only a national problem, it is an international problem, which in many respects could very well, in my view, be legitimately classified as a cost to the total security of the state.

**Mr. Lang:** Obviously our initial imposition of charges was based on the view that it should be, in fact, associated with the cost of air travel. The representations we are receiving go to that very fundamental issue as well and so we will be looking at those representations but we have not changed our position on that at this point.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Minister. I have other questions but I will bow to my colleagues.

• 1620

**The Chairman:** I appreciate that Mr. Mazankowski: Thank you. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if I could ask the Minister one or two questions,—I gather all the votes are in front of us and I assume that you have read through them—page A-7, on the Explanation of One Dollar Items. Item No. 3:

(3) cover the cost (\$439,000) of a ports and harbours task force formed to recommend a new ports policy for Canada;

Was there no provision in last year's estimates or in any other vote to cover that cost?

**Mr. Lang:** No, this is a specific item.

**Mr. Forrestall:** Well, then, we have some idea as to how we spent \$439,000 looking at something that has been under study for the last 10 years? How in the hell have we spent \$439,000 in the last few months?

**Mr. Lang:** It did involve a basic group of persons on the task force and significant consulting and travelling expenditures as well. It may be a matter that has been under examination for a long time but it is now fast being brought to a head leading to . . . we expect legislation in the next session.

**Mr. Forrestall:** Who were the members of this task force, and I gather they were outside people again as well, were they?

**Mr. Lang:** They were inside and outside persons. The Chairman was Mr. Pollack who is the Chairman of the Port Authority in Quebec.

**Mr. Forrestall:** I know it costs a lot of money to move people back and forth across the country and so on and so forth, but on what in God's name did they spend a half million dollars? The report that we have seen from them was, what, 14 pages long.

**Mr. Lang:** That was the report really before the task force got underway. It was following that initial report that we decided to have a comprehensive task force which would look in detail with the ports commissions, harbour commissions and the provinces at the proposals we were making in order to satisfy ourselves about them. So it has been a very intensive consultative process.

[Interprétation]

de piraterie aérienne ne constituent pas seulement un problème national, ils constituent un problème international qui, à bien des égards, justifierait que l'on engage des dépenses au titre de la sécurité de l'État.

**M. Lang:** Il va sans dire que la perception initiale de droits se fondait sur l'opinion que ces coûts devraient, en réalité, être associés au coût des voyages aériens. Les instances que nous recevons portent également sur cette question fondamentale et nous devons donc les étudier; il reste que nous n'avons pas modifié nos positions jusqu'à présent.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le ministre. J'ai d'autres questions, mais je préfère laisser la parole à mes collègues.

**Le président:** Je vous en remercie monsieur Mazankowski. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux questions au ministre; si je comprends bien, tous les crédits sont devant nous et je suppose que vous les avez tous lus—par exemple la page A-6 des Explications des postes budgétaires d'un dollar. Poste N° 3:

(3) couvrir le coût (\$439,000) d'un groupe de travail sur les ports créé en vue de recommander une nouvelle politique sur les ports pour le Canada;

N'avait-on pas prévu, dans le budget de l'an dernier ou dans n'importe quel autre crédit, les sommes nécessaires pour couvrir ce coût?

**M. Lang:** Non, il s'agit d'un poste distinct.

**M. Forrestall:** Eh bien, dans ce cas-ci, pouvez-vous m'expliquer comment nous avons dépensé \$439,000 à examiner quelque chose que l'on étudie depuis dix ans? Comment diable avons-nous dépensé \$439,000 au cours des derniers mois?

**M. Lang:** Ces dépenses ont été nécessaires pour un certain nombre de personnes faisant partie du groupe de travail, outre des frais de consultation et de voyage. C'est peut-être une question que l'on étudie depuis longtemps, mais ce n'est que maintenant que nous en arrivons rapidement à . . . nous pensons légiférer à ce sujet lors de la prochaine session.

**M. Forrestall:** Qui étaient les membres de ce groupe de travail? Je suppose qu'il s'agissait encore de gens de l'extérieur, n'est-ce pas?

**M. Lang:** Il y avait des gens de l'intérieur et de l'extérieur. Le président était M. Pollack, qui est le président de l'administration du port de Québec.

**M. Forrestall:** Je sais qu'il coûte de déplacer des gens d'un bout à l'autre du Canada et ainsi de suite, mais comment diable ont-ils pu dépenser un demi-million de dollars? Après tout, le rapport qu'ils nous ont remis n'était que de quatorze pages.

**M. Lang:** Il s'agit là du rapport présenté avant que le groupe de travail ne commence ses recherches. C'est après ce premier rapport que nous avons décidé de constituer un groupe complet de travail qui étudierait en détails, avec les commissions portuaires et les provinces, les propositions que nous faisons afin de voir si elles étaient adéquates. Il s'est donc agi d'un processus de consultation très poussé.



[Text]

**Mr. Forrestall:** That pointed legislation that you are going to have to introduce before April 1 is going to result in a shut-down at Dover Mills Limited, for example, at the port of Halifax and a loss of 60 or 70 jobs. A little bit of money from this might very well have kept that open. So it seems to me a tremendous amount of money to spend to achieve something the background work for which has been long since lying in your offices gathering dust.

Going back to Vote L3b, the doubling of the so-called former revolving fund. I understand the pressures that have been involved but do any of these pressures stem from an increase in local authority that might have been extended under general policy statements in the last couple of years to introduce more autonomy in the regions, more authority to more quickly get at requirements, or just what is the philosophical basis for the need to double it from \$13,500,000 to \$27,000,000?

**The Chairman:** Mr. Cloutier.

**Mr. Cloutier:** Basically, sir, the justification for the increase in requirement in the revolving fund stems from the following items. It is a provision for an additional number and value of stores to be carried in the revolving fund over the next several years. Some of them are new telecommunications equipment relating to the jet program, for instance; additional aircraft parts, aviation gasoline for northern sites, aircraft and engine spares, and telecommunication parts. There is also a provision for price increases.

**Mr. Forrestall:** When you say "price increases" do you mean prices going up or evaluation of the stock that is on hand?

• 1625

**Mr. Cloutier:** No, the stock that will be purchased in the years ahead, working advances, as these are set only very sporadically over the years. We would expect that this would provide sufficient flexibility in the revolving fund or the working capital advance to last for the next three or four years.

**Mr. Forrestall:** I cannot necessarily then infer from this that there has been any broadening of any recent authority to purchase or to consider . . .

**Mr. Cloutier:** No, sir. Authority for local purchasing stems from the Department of Supply and Services.

**Mr. Forrestall:** In any event, it would not in any way touch this.

**Mr. Cloutier:** No, sir.

**Mr. Forrestall:** Now, there was one other item in here that I wanted to ask about and whether or not tenders have been called for it, if I can put my finger on it. Oh yes, this item No. 5 has to do with the annual ice reconnaissance.

... provide for the cost (\$191,000) of the annual price adjustment in connection with ice reconnaissance services contract;

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Cette loi dont vous parlez et que vous allez devoir présenter avant le 1<sup>er</sup> avril va se traduire, par exemple, par la fermeture de *Dover Mills Limited*, dans le port de Halifax et par la perte de 60 ou de 70 emplois. Il me semble qu'une partie de cette somme aurait pu très bien permettre à cette société de survivre. Je trouve donc qu'il s'agit d'une somme énorme à dépenser pour une étude dont le travail de base avait été accompli depuis longtemps et dormait tranquillement sur vos tablettes.

Revenons-en au crédit L3b, où l'on double ce que l'on appelle le fonds renouvelable. Je comprends en réponse à quelles pressions cela est nécessaire, mais je me demande si ces pressions proviennent d'une augmentation de l'autorité locale, autorité qui peut avoir été accordée aux termes des principes généraux de politique des deux dernières années, en vue de favoriser plus d'autonomie régionale plus d'autorité afin de satisfaire aux exigences; sinon, quelle est au juste la base idéologique sur laquelle on se fonde pour doubler cette somme, la faisant passer de \$13,500,000 à \$27,000,000?

**Le président:** Monsieur Cloutier.

**M. Cloutier:** Essentiellement, monsieur, l'augmentation des sommes nécessaires au fonds renouvelable se justifie ainsi: il s'agit d'une disposition en vue de permettre qu'un nombre supplémentaire de dépôts et de valeur des dépôts soit attribué au fonds renouvelable au cours des prochaines années. On y retrouve le nouvel équipement de télécommunications destiné au programme des réacteurs, par exemple; des pièces de rechange supplémentaires et du pétrole pour avion à nos installations du Nord, des pièces de rechange de moteurs d'avion et d'avion et d'appareils de télécommunication. On a aussi prévu la possibilité d'une augmentation des prix.

**M. Forrestall:** Quand vous dites «augmentation des prix» est-ce en prévision des prix qui augmenteront ou est-ce une évaluation des stocks déjà en réserve?

**M. Cloutier:** Non, l'augmentation des prix du stock qui sera acheté dans les années à venir, des avances de fonds de roulement, car ces achats ne sont faits que sporadiquement au cours des années. Nous croyons que cela donnera une souplesse adéquate au compte d'avance du fonds de roulement des dépôts pour les trois ou quatre années à venir.

**M. Forrestall:** Je ne peux donc pas nécessairement en conclure qu'il y a eu un élargissement des pouvoirs d'achat . . .

**M. Cloutier:** Non, monsieur. L'autorité pour les achats locaux vient du ministère des Approvisionnements et Services.

**M. Forrestall:** En tout cas, cela n'a rien à voir avec ce crédit.

**M. Cloutier:** Non, monsieur.

**M. Forrestall:** Aussi, j'aurais une question sur un autre crédit, à savoir si des appels d'offre ont été demandés—si je peux bien le trouver—c'est le poste 5 qui a trait à la reconnaissance annuelle des glaces.

... prévoir le coût (\$191,000) de l'ajustement annuel des prix ayant trait au contrat pour les services de reconnaissance des glaces;

[Texte]

**Mr. Cloutier:** This requirement arises out of a standing contract.

**Mr. Forrestall:** Who has the contract?

**Mr. Cloutier:** I believe it is Nordair.

**Mr. Forrestall:** Nordair. How long has Nordair had that contract?

**Mr. Cloutier:** I am going back to my DND days, and it is quite a few years.

**Mr. Forrestall:** You are damn right it is quite a few years. As one of those people who went broke trying to get it, I know.

**Mr. Cloutier:** This particular requirement arises out of an additional requirement for ice reconnaissance last fall.

**Mr. Forrestall:** Does this rise out of an expanded requirement in connection with the Northumberland Strait ferry operations?

**Mr. Cloutier:** I could not pinpoint the area but it is the gulf in general.

**Mr. Forrestall:** When was the last time Nordair tendered for this particular contract?

**Mr. Cloutier:** I do not have that information.

**Mr. Forrestall:** Then could we have that? Could we have some breakdown as to whether or not the \$191,000 was on the basis of a fixed amount of work, fixed hourly costs, for example, for charter, and whether or not this was a requested number of hours of ice reconnaissance operation or whether it grew out of some other form of directive to them?

**Mr. Lang:** I believe it did reflect both increased costs, which were provided for in the contract, and variation in services. But we certainly can get the details of the nature of the contract.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, one other—oh, I think Mr. Mazankowski got into that. Those are the general areas that I had. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I would just like, under Vote 30b, to try to determine if the Department of Transport makes any requests or indications to Air Canada as to how Air Canada provides its service to the Canadian people.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I am not quite sure of the nature or the meaning of the question. We do not try to substitute our judgement for that of Air Canada's management on day-to-day matters.

**Mr. Horner:** I am thinking of the landings of flights. For example, does Air Canada fly to Moscow because of a request of the federal government, the Department of Transport, or is that, in their mind, a paying flight?

[Interprétation]

**M. Cloutier:** C'est une exigence qui provient d'un contrat permanent.

**M. Forrestall:** Qui détient le contrat?

**M. Cloutier:** Je crois que c'est Nordair.

**M. Forrestall:** Nordair. Depuis quand Nordair détient-il ce contrat?

**M. Cloutier:** Cela remonte au tems où j'étais avec le MND, il y a de cela plusieurs années.

**M. Forrestall:** Ce contrat remonte en effet à plusieurs années. Étant l'un de ceux qui ont fait banqueroute en essayant de l'obtenir, je suis très au courant.

**M. Cloutier:** Cette nouvelle exigence de crédit est survenue à cause d'une demande additionnelle, l'automne dernier pour la reconnaissance des glaces.

**M. Forrestall:** Est-ce en prévision d'une demande accrue des opérations du traversier du détroit de Northumberland?

**M. Cloutier:** Je ne pourrais dire exactement dans quelle région, mais c'est dans le golfe en général.

**M. Forrestall:** Quand Nordair a-t-il fait sa dernière soumission pour ce contrat en particulier?

**M. Cloutier:** Je n'ai pas ce renseignement.

**M. Forrestall:** Alors, pourriez-vous nous donner cette information? Pourrions-nous avoir aussi le détail concernant les \$191,000, à savoir s'ils se fondent sur une quantité déterminée de travail, sur des coûts horaires fixes, par exemple, pour nolisement, ou si c'est le résultat d'une demande pour un certain nombre d'heures de reconnaissance des glaces, ou si c'est le résultat d'une autre directive qu'on aurait remise à cette société?

**M. Lang:** Je crois que cela reflète aussi bien une augmentation des coûts, au terme du contrat, et des changements dans le service, mais on peut certainement vous donner des détails sur la nature du contrat.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'ai une autre question. Non, je crois que M. Mazankowski en a déjà parlé. Alors, j'ai terminé. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, je cherche à déterminer, au terme du crédit 30b, si le ministère des Transports fait certaines demandes ou donne des directives à Air Canada sur la façon dont cette société doit fournir ses services canadiens.

**Le président:** Monsieur Le ministre.

**M. Lang:** Monsieur le président, je n'ai pas très bien saisi le sens de cette question. Nous ne cherchons pas à substituer notre jugement à celui d'Air Canada dans la gestion des affaires quotidiennes.

**M. Horner:** Je pensais à l'atterrissage des vols. Par exemple, Air Canada va-t-il à Moscou sur demande du gouvernement fédéral, du ministère des Transports, ou est-ce à son sens un vol rentable?



[Text]

• 1630

**Mr. Lang:** I would have to check back into the history. It predates my time...

**Mr. Horner:** I know it predates your time. I am just using that as an example. Do they request other flights? Does Air Canada perform other services?

**Mr. Lang:** It is possible. Where we are moving in our broad policy approach as our previous policy statements indicated, is more and more to a position of compensation, if we are inviting a service to be performed which would not in any commercial way be performed.

**Mr. Horner:** This is the purpose of me asking the question, Mr. Minister. In the whole concept of users pay, the public should know what decisions Air Canada is having to fulfil because of a government request.

**Mr. Lang:** I agree.

**Mr. Horner:** Would the Minister be good enough to sometime give to the Committee an outline of those requests so that we might better ascertain the services of Air Canada, and be better able to take into account the losses of Air Canada, because of these services that may not be economical?

**Mr. Lang:** Yes, I think it would be appropriate for us to have a look at that in a broad way, either when the Air Canada Act is before us or some other occasion.

**Mr. Horner:** Okay. One further question. It has to do with the users pay concept. Taking say the smaller airports in Canada, let us assume there is very little money spent compared to the larger airports, is there any breakdown in the users pay concepts? For example, would the people using the airport at Lethbridge, which really does not have a very fancy terminal, have to pay for the losses of the people using the airport at Mirabel in their flight charges?

**Mr. Lang:** No. The point at the moment is you can scarcely say one area is paying in relation to costs or losses in another. I think it is impossible to suggest that there is any point at which we are recovering fully now from that area for the costs.

I should say as well, that in this easy statement there are some big expenditures on big airports. You may ignore the fact that from those larger airports we are basically expecting to make cost recovery from the passengers who use those airports in the days ahead.

**Mr. Horner:** I fully hope to make a profit on my ranch too, someday.

**Mr. Lang:** But we may not do that, just as your ranch, we may not do that with the small airports.

**Mr. Horner:** I hope you do expect to make a profit someday too, but what concerns me is that many, many areas of Canada are still served by many small airports. Sometimes the people using the small airports do not feel they are getting the services that the large airports are getting. They feel sometimes they are contributing to the costs or the upkeep of the large airports and really not using them.

[Interpretation]

**M. Lang:** Je devrai vérifier les dossiers. C'était avant mon entrée en fonction...

**M. Horner:** Je sais. Je ne m'en sers qu'à titre d'exemple. La Société demande-t-elle d'autres vols? Offre-t-elle d'autres services?

**M. Lang:** C'est possible. Dans notre nouvelle politique générale, comme l'ont indiqué les déclarations antérieures de politique, nous cherchons de plus en plus une position de compensation, lorsqu'on demande un service qui ne peut pas être offert par une compagnie commerciale.

**M. Horner:** C'est bien le but de ma question, monsieur le ministre. Dans la formule de rentabilité par les usagers, le public devrait savoir quelles sont les décisions qu'a prises Air Canada pour répondre à une demande du gouvernement.

**M. Lang:** Je suis d'accord.

**M. Horner:** Le ministre pourrait-il, éventuellement, remettre au Comité, une liste de ces demandes afin que nous puissions mieux apprécier les services que fournit Air Canada, et mieux apprécier les pertes encourues, lorsque ces services ne sont pas économiques?

**M. Lang:** Oui, à mon avis, il est juste que nous étudions cette question en général, soit au moment où l'on déposera la Loi sur Air Canada ou peut-être en une autre occasion.

**M. Horner:** Très bien. J'ai une autre question. Elle a trait à la formule de rentabilité par les usagers. A l'égard des petits aéroports du Canada, on peut supposer qu'il y a des sommes minimales qui sont dépensées en comparaison avec les grands aéroports, y a-t-il alors un compte rendu détaillé de ces débours dans cette formule de rentabilité par les usagers? Par exemple les usagers de l'aéroport à Lethbridge, qui est assez humble, devraient-ils payer dans leur frais de voyages pour les pertes encourues par l'aéroport Mirabel? C'est une subvention indirecte.

**M. Lang:** Non. On ne peut pas actuellement dire que les usagers d'une région paient en rapport avec les coûts et pertes d'une autre. On ne pourrait même pas insinuer qu'il y a eu un seul moment où nous recouvrons pleinement les coûts encourus dans une région.

Je dois dire que cette déclaration plutôt simple sous-entend d'énormes dépenses dans les grands aéroports. Vous oubliez peut-être qu'à l'égard de ces plus grands aéroports, nous nous attendons au fond à recouvrer tous les coûts des passagers qui les utiliseront à l'avenir.

**M. Horner:** Et j'espère aussi réaliser un profit de l'exploitation de mon ranch, un jour.

**M. Lang:** Mais comme c'est le cas pour votre ranch, nous ne pouvons demander la même chose des petits aéroports.

**M. Horner:** Eh bien, c'est mon espoir que vous prévoyez vraiment faire un profit un jour; mais ce qui me préoccupe c'est que beaucoup de régions du Canada sont encore desservies par de petits aéroports. Il arrive parfois que les usagers des petits aéroports n'ont pas l'impression de recevoir les services offerts aux grands aéroports. Ils croient souvent qu'ils contribuent aux coûts et à l'entretien des grands aéroports sans en profiter.

[Texte]

**Mr. Lang:** They really ought not to feel that, because our analysis would indicate in a general way that we make a better cost recovery from the larger, more expensive airports than we do from the smaller ones. Of course, the difference in population levels of aircraft arrivals has to influence the kind of airport and scope of services which we can offer.

**Mr. Horner:** There is no breakdown in your costing formula in a regional manner, in size of airport, number of people using an airport...

**Mr. Lang:** Some of those figures are obviously available. There is a relationship between certain expenditures and people arriving, so some of those are available. The rather sophisticated question of attributing costs and analyzing costs on a per passenger basis is not at this stage where we can get any use from them.

• 1635

**Mr. Horner:** Another question. I just noticed in a news release by the Department of Transport that Canada signed a bilateral air agreement with Cuba in September, authorizing Air Canada to provide a service from any point in Canada to Havana—this goes back to my first question, Mr. Chairman—while a Cuban airline was authorized to operate service from any point in Cuba to Montreal or Ottawa. If Air Canada is to operate that service, is it in the mind of the Department of Transport that that would be a paying service?

**Mr. Lang:** Yes, that is the objective.

**Mr. Horner:** That is the objective.

**Mr. Lang:** Yes.

**Mr. Horner:** Could you give us a time frame within which you intend to meet that objective or hope to meet that objective? I imagine the first flight would be a ceremonial flight, and maybe it would slough off into the first month and you might lose money, but perhaps you think by the twelfth month you would be making money.

**Mr. Lang:** Air Canada's judgment was that it was a money-making proposition. Obviously, there can be variations between the first month and the twelfth month, but it is basically sought as a money-making operation. You cannot start a money-making operation without having the first month.

**Mr. Horner:** Yes, I agree. I agree, but it was Air Canada's decision then, and not that of the Department of Transport?

**Mr. Lang:** That is right.

**Mr. Horner:** That is very interesting in light of Air Canada's losses. I hope they make money on it.

Is it also true that the Cuban airline will be flying into Montreal or Ottawa?

**Mr. Lang:** Yes, into Montreal. I do not think there has been any intention to come into Ottawa. At the moment, we feel that it is a Havana-Montreal flight and already the inaugural flight, the training flight, has been held.

[Interprétation]

**M. Lang:** C'est malheureux, parce que nos analyses indiquent que généralement, nous recouvrons mieux les coûts des grands aéroports plus dispendieux que des plus petits. Évidemment, la différence dans le nombre de passagers aux atterrissages influence le genre d'aéroport et la gamme des services qu'on peut offrir.

**M. Horner:** Dans la formule pour établir les coûts, vous n'avez aucun détail sur une base régionale, selon les grands des aéroports, du nombre de passagers utilisant l'aéroport...

**M. Lang:** Évidemment certains de ces chiffres sont disponibles. Il y a certainement un rapport entre certaines dépenses et le nombre de passagers arrivant, donc certains chiffres sont disponibles. La question compliquée d'attribution des coûts et de l'analyse des coûts par passager n'est pas suffisamment avancée à ce stade pour que nous puissions en profiter.

**M. Horner:** J'ai une autre question. Je remarquais dans un communiqué de presse du ministère des Transports que le Canada a signé, en septembre, un accord aérien bilatéral avec Cuba, autorisant Air Canada à fournir un service de n'importe où au Canada vers la Havane—et j'en reviens à ma première question, monsieur le président—et qu'une ligne aérienne cubaine fournira un service de n'importe où à Cuba vers Montréal ou Ottawa. Si Air Canada doit exploiter ce service, est-ce l'intention du ministère des Transports qu'il soit rentable?

**M. Lang:** Oui, c'est bien notre but.

**M. Horner:** C'est le but.

**M. Lang:** Oui.

**M. Horner:** Pouvez-vous nous donner une idée du moment où vous prévoyez atteindre cet objectif ou que vous espérez l'atteindre? J'imagine que le premier vol sera à titre de cérémonie, et que durant le premier mois, vous pourriez subir des pertes, mais espérez-vous un profit au douzième mois?

**M. Lang:** Air Canada croit que ce sera une entreprise rentable. Évidemment, il pourrait y avoir des variations entre le premier mois et le douzième mois, mais en général ce devrait être une exploitation rentable. On ne peut lancer une entreprise sans avoir à passer par le premier mois.

**M. Horner:** J'en suis bien d'accord. J'en conviens mais c'était une décision d'Air Canada, et non du ministère des Transports?

**M. Lang:** C'est juste.

**M. Horner:** A la lumière des pertes d'Air Canada, c'est très intéressant. J'espère que cette société réalisera des profits.

Est-il vrai aussi que la ligne aérienne cubaine atterrira à Montréal ou à Ottawa?

**M. Lang:** Oui, à Montréal. Je ne crois pas que c'était l'intention de venir à Ottawa. Pour le moment, c'est un vol Havane-Montréal, et l'envolée d'inauguration, de familiarisation, a eu lieu.



[Text]

**Mr. Horner:** The training flight. The release has "and/or Ottawa." It is to be assumed that Air Canada will fly as many flights as the Cuban airline?

**Mr. Lang:** I think that is the arrangement in due course. It is a pooling arrangement again, classically, that they enter into.

**Mr. Horner:** In light of that and other decisions, are you satisfied in your mind, Mr. Lang, that Canada has got a very satisfactory flight arrangement or landing rights arrangement with the United States in comparison to their lines landing in Canada?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, the bilateral was the subject of total renegotiation just a year or so ago, and obviously it was the conclusion at that point in time that a reasonable package was being achieved.

**Mr. Horner:** In your taking over the Ministry, you have not had time, or you feel that you are satisfied with that bilateral agreement reached a year ago?

**Mr. Lang:** Since it is an existing agreement, I have not, I must admit, tried to do a detailed analysis of it at this stage to try to form a personal judgment on it, but one has to be part of the negotiating team to understand whether one could have got more in any case, so that I am not sure it would be very productive.

**Mr. Horner:** Some months ago, Mr. Lang—through you, Mr. Chairman—I asked you in the House if you felt that you were going to in some way do away with the 25 per cent ruling on CP Air, and you said no, that that was going to remain. Are you still of that opinion now?

**Mr. Lang:** I would have to recheck my answer, rather than appear now to acknowledge that I said it.

**Mr. Horner:** Let us assume that my memory is not good. Would you answer that question again, then?

**Mr. Lang:** The rule exists at this point in time. I tend to believe in an examination of these sorts of rules from time to time.

**Mr. Horner:** That agreement is subject to renewal.

**Mr. Lang:** Certainly, it has to be reviewed, yes.

**Mr. Horner:** It has to be renewed.

**Mr. Lang:** Reviewed.

**Mr. Horner:** Reviewed. But you do not feel a bilateral agreement should be reviewed?

**Mr. Lang:** There it is a matter of an agreement we have with a country which lasts for a certain period of time. Obviously, they are renewable and reviewable when the time comes for that review, but I believe in honouring contracts.

**Mr. Horner:** You are not preparing yourself for that.

**Mr. Lang:** I believe in honouring contracts. I have more immediate issues to deal with at this moment in time, and I will prepare myself in plenty of time for the other.

[Interpretation]

**M. Horner:** L'envolée de familiarisation. Le communiqué dit «et/ou Ottawa». Peut-on supposer qu'Air Canada aura autant de vols que la ligne aérienne cubaine?

**M. Lang:** Je crois que c'est l'entente éventuelle. L'entente est une mise en commun classique des services.

**M. Horner:** A la lumière de cette décision et d'autres, monsieur Lang, et par comparaison avec le nombre des lignes aériennes qui atterrissent au Canada, croyez-vous que le Canada a une entente satisfaisante avec les États-Unis à l'égard des cédules de vol et des droits d'atterrissage?

**M. Lang:** Monsieur le président, on a renégocié complètement l'entente bilatérale il y a environ un an, et évidemment on a pu en conclure qu'on avait rencontré ces objectifs.

**M. Horner:** Depuis votre entrée au ministère, n'avez pas eu le temps de le revoir, ou êtes-vous vraiment satisfait de cette entente bilatérale conclue il y a un an?

**M. Lang:** Puisque c'est une entente courante, je n'ai pas, je l'admets, fait une analyse détaillée pour l'évaluer personnellement, mais puisqu'il faut vraiment faire partie de l'équipe de négociations pour bien comprendre si l'on en a tiré les meilleurs avantages, je ne crois pas qu'une telle analyse serait productive.

**M. Horner:** Par votre entremise, monsieur le président, il y a quelques mois, monsieur Lang, je vous ai demandé en Chambre si vous étiez pour changer ou supprimer la règle de 25 p. 100 qui s'applique à la société CP Air, et vous avez dit que non, elle devait rester. Est-ce toujours votre idée?

**M. Lang:** J'aimerais vérifier ma réponse, avant de sembler admettre que c'est bien ce que j'ai dit.

**M. Horner:** Alors, supposons que ma mémoire n'est pas très bonne. Pourriez-vous répondre de nouveau à cette question?

**M. Lang:** Pour le moment cette règle reste en vigueur. Et j'ai l'intention de revoir ce genre de règlement de temps en temps.

**M. Horner:** Cet entente est toujours renouvelable.

**M. Lang:** Certainement, on doit la revoir.

**M. Horner:** Elle doit être renouvelée.

**M. Lang:** Revue.

**M. Horner:** Revue. Mais ne croyez-vous pas qu'une entente bilatérale devrait être revue?

**M. Lang:** Dans ce cas, il s'agit d'une entente avec un pays qui a été établie pour une période fixe. Évidemment elle peut être renouvelée ou revue au moment propice, mais je crois qu'on doit toujours respecter les contrats.

**M. Horner:** Vous vous y préparez mal.

**M. Lang:** Je crois qu'on doit respecter les contrats. Pour le moment, j'ai d'autres questions plus importantes et pertinentes, et je me préparerai bien à l'avance pour l'autre.

[Texte]

**Mr. Horner:** Fine.**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner. Mr. McGrath.

• 1640

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, the temptation of vote one of these items to a dollar is overwhelming at this moment. I look across the way but I will resist it, Mr. Chairman.

I have an area of questioning which is of great concern to my part of the country. Notwithstanding the fact that the Minister does not have any salt flowing through his veins, nevertheless he does come from a province which has contributed a great number of good sailors to the Canadian navy.

**Mr. Horner:** They ate a lot of salt cod, too.

**Mr. McGrath:** They ate a lot of salt cod when there was not a hell of a lot more around to eat, so I suppose he has some kind of a feel for the part of the country I come from.

What I am concerned about, Mr. Chairman, is what seems to me to be a lack of over-all co-ordination and responsibility for search and rescue, and air-sea rescue especially. We now have the Canadian Coast Guard, but yet there is not a week goes by, I suppose, certainly not a month goes by without there being some incident on either the West Coast, and more especially on the East Coast, which all too often results in loss of life and where the whole business of co-ordination and responsibility for search and rescue is called into question.

The Minister is here to answer for his Department. He can only answer for the Canadian Coast Guard. The Canadian Coast Guard does not have the responsibility for search and rescue, and yet the Canadian Coast Guard does and has commissioned at considerable expense eight lifeboats which are now in service and which, incidentally, are turning out to be somewhat useless. In Newfoundland they cannot operate in heavy seas. I do not know what the hell they are good for if they cannot operate in heavy seas, because that is usually when accidents take place at sea, in bad weather. We had an accident at sea just a few weeks ago in which one of these Coast Guard lifeboats in St. John's could not be called into service. We had to get a lifebuoy tender which was not up to the job of providing the kind of rescue we needed for a long liner which was in trouble, and as a result, of course, there were two lives lost. I am not going to document that story, the Minister knows about it. I have written to him about it and he was good enough to give me a report on it. But the Minister knows that there is now a resolution of the Newfoundland legislature, there is a telegram from the Newfoundland government, there is a resolution of the Royal Canadian Legion and other groups, including the City of St. John's and the boards of trade and chambers of commerce, all asking the Minister or the Government of Canada to do something about this totally inadequate search and rescue capability we now have on our East Coast.

There was a commission by the Minister's predecessor in 1970, I believe it was, a judicial inquiry into the foundering of the *Patrick Morris*, which in turn was involved in a search of the coastal ship *Enterprise*. That resulted in a loss of nine lives and that judicial inquiry made specific recommendations to the Minister, criticized the capability of the

[Interprétation]

**M. Horner:** Très bien.

**Le président:** Merci, monsieur Horner. Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Monsieur le président, j'ai beaucoup de mal à résister à la tentation de demander le vote sur un de ces crédits d'un dollar, en voyant ce qui se passe de l'autre côté, mais je vais m'en abstenir.

J'ai quelques questions sur un sujet qui intéresse beaucoup les gens de ma région. Le ministre est né bien loin de la mer, mais il vient quand même d'une province qui a fourni d'excellents sujets à la Marine canadienne.

**M. Horner:** Et ils ont mangé beaucoup de morue salée.

**M. McGrath:** A une certaine époque, il n'y avait pas grand chose d'autre à manger, mais pour en revenir au ministre, il doit quand même avoir une petite place dans son cœur pour la région d'où je viens.

Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est qu'il ne semble pas y avoir de coordination ou de responsabilité globale pour la recherche et le sauvetage, par air et par mer surtout. La Garde côtière canadienne a maintenant un rôle, mais il ne se passe pas une semaine, certainement pas un mois, sans qu'on ait à déplorer, sur la côte ouest, et surtout sur la côte est, un accident qui entraîne une perte de vie, et sans qu'on ait à s'interroger de nouveau sur la coordination et la responsabilité en matière de recherche et de sauvetage.

Le ministre est ici pour répondre de son ministère. Il ne peut répondre que de la Garde côtière canadienne. La Garde côtière canadienne n'est pas chargée de la recherche et du sauvetage comme tels; cependant, comme je l'ai dit elle a un rôle à jouer; aussi elle a réquisitionné à grands frais huit chaloupes de sauvetage qui sont maintenant en service, mais qui n'ont pas grande utilité. A Terre-Neuve, elles ne peuvent prendre la mer par mauvais temps. Je ne sais pas à quoi elles doivent servir dans ce cas, puisque c'est par mauvais temps que les accidents se produisent habituellement en mer. Il s'est produit un cas à Saint-Jean, il y a quelques semaines, où l'on n'a pas pu faire appel à une de ces chaloupes de la Garde côtière lors d'un accident en mer. Il a fallu employer un bateau d'annexe doté de bouées de sauvetage, qui n'avait pas vraiment été conçu pour secourir un palangrier en détresse et il en est résulté deux pertes de vie. Je ne vais pas ici donner tous les détails sur cette affaire; le ministre est déjà au courant. Je lui ai écrit à ce sujet et il a été assez bon de me faire un rapport. Et le ministre sait que l'assemblée législative de Terre-Neuve a adopté une résolution, que le gouvernement a envoyé un télégramme, que la Légion royale canadienne a adopté une résolution aussi et que divers groupes, y compris la ville de Saint-Jean et les chambres de commerce, ont présenté des instances demandant toutes que le ministre et le gouvernement du Canada prennent des mesures pour remettre sur pied le dispositif de recherche et de sauvetage qui fait totalement défaut actuellement sur la côte est.

Le prédécesseur du ministre a formé en 1970, je pense, une commission chargée de mener une enquête judiciaire concernant le naufrage du *Patrick Morris*, lequel participait lui-même aux recherches en vue de retrouver le bateau de cabotage *Enterprise*. L'accident a coûté la vie à neuf personnes et l'enquête a résulté en un certain nombre de



[Text]

present search and rescue in the large area that had to be serviced, recommended wider dispersal of search and rescue and recommended an increase in the number of personnel, and none of these recommendations was acted upon and there was no response to the criticism that was made by that learned judge who conducted that inquiry.

Since that time we have had more accidents at sea, more lives have been lost, and I submit to the Minister that it is nothing short of criminal negligence that this should be allowed to continue, and it is a matter of some concern. I believe that the responsibility was the Minister's as I believe it should be, that is, if the responsibility were vested in the Canadian Coast Guard, where it should be, then I submit we would have a much better air-sea rescue capability than we now have. But the Minister knows that his department has to respond to and serve under the Department of National Defence Rescue Co-ordinating Centre at Halifax, which calls the shots; and if the Minister knows anything about Canadian geography, Halifax is 500 or 600 miles to the west of where many of these accidents take place at sea, off the coast of Newfoundland.

• 1645

I am just wondering how the Minister feels about this—what he sees as his role in this whole area. Can he explain to us what happened with respect to these lifeboats? Why are they not more serviceable than they are? Why cannot they operate in high seas? I could go on, Mr. Minister, but you know my concern, and it has been reflected in questions in the House. It exemplifies the concern of the people, certainly the people of Newfoundland.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I think the honourable member will know that we also are concerned about making sure that good search and rescue capability is in existence and, in co-operation with all the vessels in any area, attempt to offer search and rescue efforts at the time of a critical happening.

I think the Committee will recognize that no system is going to avoid difficulties, and even disasters, occurring and our efforts have to be reasonable efforts to attempt to cope with situations which will arise. There is bound to be a critical question about whether more could be done at any time a disaster occurs and since one starts, knowing that disasters are going to occur, one knows this criticism is going to occur even if the level of service being provided is really reasonable and adequate. That makes it a very difficult and indeed emotional question.

I appreciate the compliment the honourable member is paying the Transport department in thinking that we would perform a better role...

**Mr. McGrath:** I am sure you would.

**Mr. Lang:** ... under the present co-ordination. I am not sure that I have any evidence to support that conclusion and therefore I say, on behalf of the Department of National Defence, that it may well be that they can continue to do the job very adequately, but obviously that is the kind of thing we want to constantly look at.

We certainly did take very seriously such recommendations as appeared in Judge Soper report after the previous incident and have looked at which of them we could move towards implementing; but we also had to make a judgment about which we felt would not, in fact, improve the

[Interpretation]

recommandations au ministre; elle critiquait les présents dispositifs de recherche et de sauvetage dans l'immense région qui devait être couverte, recommandait un plus grand rayon d'action pour la recherche et sauvetage, ainsi qu'une augmentation du personnel affecté à la recherche et au sauvetage. Aucune de ces recommandations n'a été retenue; on n'a même pas répondu aux critiques du savant juge qui a mené l'enquête.

Depuis, il y a eu d'autres accidents en mer, d'autres pertes de vie, et j'estime que c'est ni plus ni moins que de la négligence criminelle que de permettre qu'une telle situation continue d'exister. Je pense que c'est le ministre qui doit assumer cette responsabilité puisque la tâche revient normalement à la Garde côtière canadienne. Si elle assumait cette tâche, le dispositif de sauvetage par air et par mer serait beaucoup plus efficace. Mais le ministre n'est pas sans savoir que son ministère doit rendre des comptes au Centre de coordination des opérations de sauvetage situé à Halifax, qui lui-même dépend du ministère de la Défense nationale, lequel tire les ficelles. Si le ministre connaît sa géographie, il doit savoir que la plupart de ces accidents ont eu lieu au large de la côte est de Terre-Neuve, à 500 ou 600 milles d'Halifax.

Le ministre pourrait-il nous dire quel est son rôle dans cette région? Peut-il nous expliquer ce qui est arrivé à ces bateaux de sauvetage? Pourquoi ne fonctionnent-ils pas mieux? Pourquoi ne peut-on pas s'en servir en très forte mer? Je pourrais vous poser bien d'autres questions, monsieur le ministre, à ce sujet, mais vous connaissez déjà mon opinion. Elle reflète l'inquiétude de la population, en particulier celle de Terre-Neuve.

**M. Lang:** Monsieur le président, je pense que l'honorable député sait que nous faisons de notre mieux pour améliorer les opérations de recherche et de sauvetage. Grâce à la collaboration de tous les bateaux se trouvant en mer au moment d'une catastrophe, nous faisons tout notre possible pour aider au mieux les bateaux en détresse.

Les membres de ce Comité admettront qu'il n'existe aucun moyen de prévoir les catastrophes et les difficultés susceptibles de surgir; malgré tout nous nous efforçons de faire face à n'importe quelle situation. Chaque fois qu'une catastrophe arrive, on nous demande toujours si nous n'aurions pas pu faire davantage pour l'éviter. Ce sont des questions qu'on pose toujours, quelle que soit la qualité du service. Ce sont des réactions passionnelles et très délicates.

Je suis flatté de ce que l'honorable député ait dit que l'action du ministère des Transports sera améliorée...

**M. McGrath:** J'en suis certain.

**M. Lang:** ... grâce aux efforts actuels de coordination. Je n'ai aucune preuve qui me permette de tirer la même conclusion et je dis donc au nom du ministère de la Défense nationale que quelle que soit la qualité des services rendus, nous n'aurons de cesse qu'ils soient encore meilleurs.

Nous avons accordé beaucoup d'importance aux recommandations contenues dans le rapport du juge Soper à la suite du dernier incident, et nous nous sommes demandés quelle recommandation nous devions mettre en application; nous avons écarté celles qui ne nous semblaient pas

[Texte]

service. It is, after all, in the end, our responsibility and we cannot simply pass it over even to a commissioner, however distinguished.

It is true that some of the vessels cannot get out into certain difficult seas; but in the recent incident, for instance, a vessel that could, the *Bartlett*, was out in the seas but simply was not able, in the circumstances, to effect the rescue. However, that is an issue which we will be looking into further, as I wrote to Mr. McGrath, and we will be following up on that appropriately.

**Mr. McGrath:** Do you intend to conduct an inquiry into the latest incident: the foundering of the *San Juan*, the response of the Air-Sea Rescue Centre and the inability of the coastguard lifeboat to be placed into operation because of the heavy seas, and the total incapacity of the CGS *Bartlett*, which is a lifebuoy tender, to be effective in that kind of a situation. From what we hear, the captain was helpless to act. He had to stand by and watch these two men die, literally.

There has been the request for a judicial inquiry by the Newfoundland government, supported by a resolution of the Newfoundland legislature, because this is the third incident this year for a total of six lives, and we want to know how many more of our fishermen have to die before some of the empire builders in the bureaucracy—because that is what we are countering here, empire building: the empire builders in the Department of National Defence do not want to give up a part of their empire to the Canadian Coastguard, which should have this responsibility anyway.

• 1650

I look at incidents that are taking place every other day on the West Coast of Canada now that the herring season is in effect out there. The situation there is not much better, although they have a much more hospitable coastline to deal with. But in our province, where so many of our people spend so much of their time on the sea and depend upon the sea for a living, we feel we are entitled to protection and we are not getting it.

We cannot possibly get protection from a co-ordination centre that is 500 miles away. By the time the telex messages are exchanged back and forth and by the time the search master is on the scene, several critical hours have been lost. I would submit to you that during the loss of this critical time, lives have been lost. That conceivably could have been the case in the most recent incident and that is why I believe a judicial inquiry is warranted. That does not imply any criticism, I might say for the record, of the role of the Canadian coastguard, because I think the Canadian coastguard does the best it can with what it has.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, on the question of the particular incidents, I have indicated before, and I really am still in the same position, that I will not know what further steps by way of investigation are required until I have some further preliminary reports on the matter.

I think, though, it is rather odd to relate the distance away of the co-ordinating centre to that particular instance. In this particular case a vessel was there and the heavy seas prevented a line from being thrown, and that was understood between both the parties on the . . .

[Interprétation]

susceptibles d'améliorer le service. Cette responsabilité nous incombe au premier chef et nous ne pouvons pas la confier à un commissaire, si compétent soit-il.

Il est vrai que certains bateaux ne peuvent pas sortir par très forte mer; mais dans le cas de l'incident dont nous parlons, le *Bartlett* pouvait affronter la tempête mais malgré tout, n'a pu effectuer le sauvetage. Comme je l'ai écrit à M. McGrath, nous nous proposons d'approfondir la question et nous prendrons les mesures qui s'imposent.

**M. McGrath:** Avez-vous l'intention de faire une enquête sur ce dernier incident: inefficacité du *San Juan*, réaction du centre de sauvetage Air-Mer et inutilité du canot de sauvetage du garde-côte vu le déchaînement de la mer, incapacité totale du garde-côte baliseur *Bartlett*. D'après ce que l'on dit, le capitaine ne pouvait absolument rien faire. Il a littéralement vu mourir sous ses yeux ces deux hommes.

Le gouvernement de Terre-Neuve a demandé que l'on procède à une enquête judiciaire et une résolution du gouvernement de Terre-Neuve a appuyé sa requête. Il s'agit en effet du troisième incident de ce genre cette année ce qui représente la perte de six vies humaines. Nous voulons savoir combien de nos pêcheurs devront mourir sous les yeux des bâtisseurs de l'empire bureaucratique. Car c'est ce qui compte ici, bâtir un empire: les bâtisseurs d'empire du ministère de la Défense nationale ne veulent pas abandonner une part de leur empire aux garde-côtes canadiens qui devraient néanmoins avoir une part des responsabilités.

Je regarde ce qui se passe tous les jours sur la côte ouest du Canada maintenant que la saison du hareng est en cours là-bas. La situation n'est pas beaucoup mieux bien que la côte soit beaucoup plus clémente là-bas. Mais dans notre province, où un si grand nombre de nos habitants passent la meilleure partie de leur temps en mer et comptent sur la mer pour gagner leur vie, nous croyons qu'ils ont droit à être protégés et ils ne le sont pas.

Il nous est absolument impossible d'être protégé par un centre de coordination situé à 500 milles. Quand on pense au temps qu'il faut pour que les messages Telex soient envoyés et reviennent et le temps qu'il faut pour que le chef des recherches soit sur place, on a déjà perdu plusieurs heures importantes. J'irai même jusqu'à dire que pendant ces quelques heures critiques, des vies ont été perdues. On peut même penser que c'est ce qui s'est produit lors de l'accident le plus récent et c'est pourquoi je crois qu'une enquête judiciaire s'impose. Je veux qu'il soit noté dans le procès-verbal que je n'entends pas critiquer le rôle de la garde-côtière canadienne car je crois que cet organisme fait de son mieux avec ce qu'il a.

**M. Lang:** Monsieur le président, sur la question de cet accident, j'ai dit auparavant, et ma position est toujours la même, que je ne saurais pas quelles mesures prendre ou quelle enquête s'impose avant d'avoir reçu les rapports préliminaires.

Néanmoins, je crois assez bizarre de tenter de faire valoir la distance du centre de coordination dans ce cas-là. En effet, un navire était déjà sur place mais la mer déchaînée empêchait de jeter les cordages de secours, ce que les deux parties comprenaient bien . . .



## [Text]

**Mr. McGrath:** They never attempted to put a line on board.

**Mr. Lang:** No, but apparently that was understood and agreed by people on both vessels . . .

**Mr. Forrestall:** That is why we need a commission of inquiry.

**Mr. Lang:** But in any case, the vessel was there so the distance away of the co-ordinating centre had nothing to do with it. Obviously it was a question of the vessel and what it could do right there on the scene.

I should think the honourable member would appreciate that there is a very important air search role here that the Department of National Defence naturally plays. Their involvement as a co-ordinator, I am sure, stemmed from that in its origins, because one counts in terms of vessels, not only on the coastguard but upon every vessel in the region that can lend its assistance in time of distress. Therefore an over-all co-ordinating role by the air arm was not a surprising beginning, although obviously this kind of thing has to be re-examined from time to time to see whether it is still coping with the needs of the moment.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McGrath. Mr. Lumley.

**Mr. McGrath:** May I just make one . . .

**The Chairman:** I am sorry, Mr. McGrath, you have gone way over your time.

**Mr. McGrath:** I did not know that. You did not . . .

**The Chairman:** I have two more questioners and the Minister has to leave at five. We are sitting again tomorrow morning so you are more than welcome to attend.

**Mr. Lumley.**

**Mr. Lumley:** I have a couple of short questions, Mr. Chairman. Like most members, I have a great deal of difficulty understanding these estimates. You have to be a Ph.D., I think, to try to understand them. I think they are more meant to confuse than they are to illuminate.

For example, with regard to budgeting, when we talk about the Canadian Transport Commission and Vote 85b, with the recent increase in Supplementary Estimates (B) in statutory payments to railway and transportation companies we are now up to \$320 million. The original estimates, I think, were \$196 million. I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, how he accounts for such a substantial increase in the period of one year and why when they did the original estimates the budgeted figure was so low.

**Mr. Lang:** I apologize—I realize now there is no one from the Canadian Transport Commission here. But I believe that results from the change that was made last year in bringing certain railway payments onto a current basis. That was a change in the law that was made, therefore, after the initial estimates were printed. The railways are entitled to certain payments under statutes for losses that they incur, for instance on certain branch lines that are uneconomic but which they are ordered to maintain. These have been made on an in-arrears basis and under the statute they were now put onto a current basis. So there was a larger payment in the current year than anticipated, or at least than could have been had been printed in the

## [Interpretation]

**M. McGrath:** Ils n'ont jamais essayé de lancer les cordages.

**M. Lang:** Non, mais apparemment les occupants des deux bateaux s'étaient entendus et mis d'accord . . .

**M. Forrestall:** C'est la raison pour laquelle il faut une commission d'enquête.

**M. Lang:** Mais de toute façon, le navire était sur place, ce n'est donc pas l'éloignement du centre de coordination qui entre en ligne de compte. Il est évident que tout repose sur le navire et ce qu'il était possible de faire à la scène même de l'accident.

Il me semble que l'honorable député devrait se rendre compte que le ministère de la Défense nationale joue un rôle très important dans les recherches aériennes. Sa participation à titre de coordinateur, j'en suis convaincu, provient de cela à l'origine, parce que l'on doit compter sur des navires non seulement des garde-côtes, mais tous les navires disponibles dans la région pour porter secours en temps de détresse. Par conséquent, il n'était pas du tout surprenant qu'au début, le rôle de coordinateur général soit assumé par l'armée de l'air, bien qu'il est très évident qu'il faut réexaminer ce genre de chose de temps à autre pour voir si les arrangements répondent toujours aux besoins de l'heure.

**Le président:** Merci, monsieur McGrath. Monsieur Lumley.

**M. McGrath:** Puis-je . . .

**Le président:** Je regrette, monsieur McGrath, mais votre temps est déjà écoulé depuis longtemps.

**M. McGrath:** Je n'en savais rien. Vous ne m'avez . . .

**Le président:** J'ai encore deux noms sur ma liste et le ministre doit nous quitter à 17 h 00. Nous siégeons encore demain matin et vous serez des plus bienvenus.

**Monsieur Lumley.**

**M. Lumley:** J'ai quelques brèves questions, monsieur le président. Comme la plupart de mes collègues, j'ai beaucoup de mal à comprendre ces prévisions. Il faut détenir un doctorat, je crois, pour tenter de les comprendre. Je crois qu'elles veulent plutôt nous mêler que nous instruire.

Par exemple, pour ce qui est des prévisions budgétaires, lorsque nous parlons de la Commission canadienne des transports et du crédit 85b, une augmentation récente portée au Budget supplémentaire (B), paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport, nous donne maintenant le chiffre de 320 millions. Les prévisions originales, je crois, étaient de 196 millions. J'aimerais demander au ministre, monsieur le président, comment il peut expliquer une augmentation aussi importante sur une période d'un an et pourquoi les chiffres prévus au budget original étaient si bas.

**M. Lang:** Je m'excuse, je me rends compte maintenant qu'il n'y a personne de la Commission canadienne des transports ici, mais je crois que l'augmentation résulte du changement fait l'an dernier pour mettre certains paiements versés aux chemins de fer sur une base courante. Cela provient du fait qu'on a apporté des modifications à la loi après l'impression du budget initial. Les chemins de fer ont le droit de recevoir certains paiements en vertu de la loi à la suite de pertes qu'ils auraient subies, par exemple sur certains trajets qui ne sont pas économiques, mais qu'ils sont obligés de maintenir. Ces paiements avaient été versés sous forme d'arriérés, alors que maintenant en vertu de la loi, il faut faire les paiements sur une base courante.

[Texte]

estimates until the law was changed, even though we knew at the time of the main estimates that it was likely to happen.

**Mr. Lumley:** It just seems that from \$196 million to \$320 million is a substantial difference.

• 1655

**Mr. Lang:** That is a one-shot increase because of the change in timing of payments. It should go back to the normal pattern in subsequent years, but on a current basis rather than on an arrears basis.

**Mr. Lumley:** For example, on Vote 85b the initial estimates were \$53 million and then I think we had a change in Supplementary Estimates (A), and now we have Supplementary Estimates (B) for basically the same thing. It was an extra \$6.5 million, I think, when Supplementary Estimates (A) were introduced and it is now another half a million dollars in the Supplementary Estimates (B). What I am really getting at is how much control does the Department really have in terms of when they initially set down at the start of the year on estimates such as with the CTC? Are they pretty well left to the whim of the CTC?

**Mr. Lang:** No, this item is statutory, therefore it is actually the words of the law which will dictate the amount that is to be paid and in a sense the item in the estimate is simply the complying with the statutory requirement. It is therefore practically informational rather than a possible vote.

**Mr. Lumley:** But you have no control, basically, on that figure?

**Mr. Lang:** Once Parliament has stated that in certain circumstances certain payments will be made, there is a legal right in the railways to receive payment, and in that sense, no, we have an obligation to pay it.

**Mr. Lumley:** But is Vote 85b the same thing?

**Mr. Lang:** Yes, \$39.7 million . . .

**Mr. Lumley:** Yes, the \$495,000 CTC contributions?

**Mr. Lang:** No, that . . .

**Mr. Lumley:** That is not statutory, is it?

**Mr. Lang:** I am told that is regional air carrier subsidies and they would likely be a matter of specific decision, and in that case it could only go to Treasury Board for approval on a recommendation of the Minister.

**Mr. Lumley:** With the Supplementary Estimates (B) what is now the total budget for the Department of Transport?

**Mr. Lang:** It is \$1,348.4 billion. That includes both the budgetary and the non-budgetary.

**Mr. Lumley:** And operating. That is a pretty substantial budget.

[Interprétation]

Le paiement cette année était donc plus élevé que prévu ou tout au moins plus élevé que celui imprimé dans le budget avant que la loi ne soit modifiée même si nous savions à l'époque qu'il était probable qu'il en serait ainsi.

**M. Lumley:** C'est que de passer de 196 millions à 320 millions fait une grande différence.

**M. Lang:** Il s'agit d'une augmentation unique qui provient du changement de date des paiements. On devrait revenir au mode normal dans les prochaines années, mais sous forme de paiements courants au lieu d'arriérés.

**M. Lumley:** Par exemple, au crédit 85b, les prévisions initiales étaient de 53 millions et je crois qu'il y avait un changement dans le Budget supplémentaire (A), et maintenant nous avons un autre changement au Budget supplémentaire (B) pour la même raison au fond. Dans le Budget supplémentaire (A), le supplément était de 6.5 millions de dollars et nous avons encore un autre demi-million de dollars dans le Budget supplémentaire (B). Je veux en venir à ceci, quel contrôle le ministère exerce-t-il variment en termes des prévisions initiales au début de l'année sur le budget d'un organisme tel que la CCT? Cela est-il laissé au bon plaisir de la CCT?

**M. Lang:** Non, cet article est réglementaire, et par conséquent c'est la loi même qui prévoit le montant à verser et cet article dans le budget ne fait que se conformer aux dispositions de la loi. A toutes fins utiles, c'est un renseignement plutôt qu'un crédit.

**M. Lumley:** Vous n'avez donc aucun contrôle au fond sur ce chiffre?

**M. Lang:** Lorsque le Parlement a déclaré que dans certaines circonstances, certains paiements doivent être faits, c'est le droit légal des chemins de fer de recevoir le paiement et, dans ce sens, nous sommes obligés de le verser.

**M. Lumley:** Mais le crédit 85b est-il du même genre?

**M. Lang:** Oui, 39.7 millions de dollars . . .

**M. Lumley:** Oui, les contributions de la CCT sont de \$495,000?

**M. Lang:** Non, il s'agit . . .

**M. Lumley:** Ce n'est pas là une obligation légale, n'est-ce pas?

**M. Lang:** On me dit qu'il s'agit des subventions aux transporteurs aériens régionaux qui sont versées sur décision précise, et que dans ce cas on ne fait que demander l'accord du Conseil du Trésor sur recommandation du ministre.

**M. Lumley:** En incluant le Budget supplémentaire (B), quel est maintenant le budget total du ministère des Transports?

**M. Lang:** Le budget, compte tenu des articles budgétaires et non budgétaires, se chiffre à \$1,348,400.

**M. Lumley:** Et d'exploitation. C'est là un budget assez important.



[Text]

**Mr. Lang:** Yes, it is.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Our last questioner will be Mr. Mazankowski for one minute.

**Mr. Mazankowski:** I have a few short questions. In the Minister's statement of January 29 on rail passenger service you indicated that in a short time you would be announcing full details on your plan with respect to new equipment and upgrading the equipment in certain key areas of rail passenger services. How far are we away from that? What is the target? I understand it is your intention to have such equipment in operation by 1979. What is the government policy in regard to the financing and what sort of arrangements are you making with the railway companies in fulfilling that commitment?

**Mr. Lang:** With respect to the exact details of those questions are what we are resolving and why we have not yet announced the steps which will be taken, we are resolving those at this time, although I would hesitate to put a specific date in front of you as to when those questions will be answered.

**Mr. Mazankowski:** Related to that, Mr. Chairman, the so-called consultative process with the provinces and other interested groups in regard to the new rail passenger program, when are these meetings going to commence and when are the hearings going to commence with respect to the CTC on the future rail passenger service across the country?

**Mr. Lang:** They will start in March. I think the first one is in March in Ottawa, if I recall the dates. In any case, they run through from then until June. April 6 is the first one in Ottawa and then they move progressively pretty well in a westerly direction because the service that is being examined there is really initially the transcontinental.

**Mr. Mazankowski:** Will these be conducted under the auspices of the CTC?

**Mr. Lang:** Yes.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Thank you, Mr. Minister, and your officials for appearing before us.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

**M. Lang:** Oui, en effet.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Le dernier à poser des questions sera M. Mazankowski et il disposera d'une minute.

**M. Mazankowski:** J'ai quelques brèves questions. Dans une déclaration du 29 janvier sur le service ferroviaire passagers, monsieur le ministre, vous avez laissé entendre que vous annonceriez bientôt tous les détails de votre programme visant à doter les chemins de fer de nouvel équipement et d'améliorer l'équipement de certains secteurs clé du service ferroviaire passagers. Ce sera pour quand? Quel est l'objectif? J'avais cru comprendre qu'il était de votre intention de mettre ce nouvel équipement en service avant 1979. Quelle est la politique gouvernementale pour le financement et quels arrangements faites-vous avec les compagnies de chemins de fer pour respecter cet engagement?

**M. Lang:** Nous sommes en train d'en déterminer définitivement les détails exacts, c'est pourquoi nous n'avons pas encore annoncé les démarches que nous entreprendrons et que j'hésite à vous donner une date précise.

**M. Mazankowski:** Dans le même cadre d'idées, monsieur le président, le prétendu processus de consultation avec les provinces et les autres groupes intéressés au nouveau programme ferroviaire passagers, quand les réunions vont-elles débiter et quand va-t-on commencer les audiences de la CCT sur l'avenir du service ferroviaire passagers au pays?

**M. Lang:** Elles commenceront au mois de mars. Je crois que la première aura lieu à Ottawa au mois de mars, si j'ai bonne mémoire. De toute façon, elles se poursuivront jusqu'au mois de juin. C'est plutôt le 6 avril qu'aura lieu la première séance à Ottawa et ensuite nous nous dirigerons progressivement vers l'Ouest, car le service à l'étude sera tout d'abord le service transcontinental.

**M. Mazankowski:** Les réunions auront-elles lieu sous l'égide de la CCT?

**M. Lang:** Oui.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Merci monsieur le ministre ainsi qu'à vos collaborateurs qui comparaissent aujourd'hui.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.



















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42

Friday, March 12, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CA1 XC 27  
-782  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 42

Le vendredi 12 mars 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B)  
1975-76 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B)  
1975-1976 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto Lang,  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

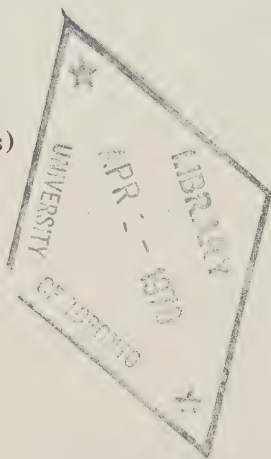
L'honorable Otto Lang,  
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Douglas (*Bruce-Grey*)  
Ellis  
Forrestall  
Fortin  
Goodale

Horner  
Loiselle (*Chambly*)  
Loiselle  
(*Saint-Henri*)  
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Masniuk  
Mazankowski  
McCain  
McIsaac  
McRae

Murta  
Orlikow  
Railton  
Watson—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, March 12, 1976:

Mr. McRae replaced Mr. Fleming  
Mr. Railton replaced Mr. Harquail  
Mr. Watson replaced Mr. Condon  
Mr. Ellis replaced Mr. Hnatyshyn

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 12 mars 1976:

M. McRae remplace M. Fleming  
M. Railton remplace M. Harquail  
M. Watson remplace M. Condon  
M. Ellis remplace M. Hnatyshyn

## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MARCH 12, 1976

(44)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Ellis, Goodale, Loisel (Chambly), Lumley, McIsaac, McRae, Mazankowski, Murta, Railton and Watson.

*Appearing:* The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

*Witnesses: From the Ministry of Transport:* Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister; Mr. W. A. O'Neil, Commissioner—Canadian Coast Guard and Deputy Administrator, Marine Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976, relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1976. (See *Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 11, 1976.*)

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b and 102b under Transport.

The Minister and the witnesses answered questions.

Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, L101b and 102b under Transport severally carried.

*Ordered*,—That the Chairman report the Votes under Transport in the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1976 to the House.

At 10:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 12 MARS 1976

(44)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Ellis, Goodale, Loisel (Chambly), Lumley, McIsaac, McRae, Mazankowski, Murta, Railton et Watson.

*Comparait:* L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. Sylvain Cloutier, sous-ministre; M. W. A. O'Neil, commissaire—Garde côtière du Canada et sous-administrateur, administration maritime.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 portant sur le budget supplémentaire (B) de l'année financière se terminant le 31 mars 1976. (Voir *procès-verbal et témoignages du jeudi 11 mars 1976*)

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b et 102b, Transports.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, L101b, et 102b, Transports, sont adoptés séparément.

*Il est ordonné*,—Que le président fasse rapport à la Chambre des crédits sous la rubrique Transports du budget supplémentaire (B) de l'année financière se terminant le 31 mars 1976.

A 10 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, March 12, 1976

• 0949

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We have five members present, which is the number necessary to begin. We will continue our discussion on the votes under Supplementary Estimates for the fiscal year ending March 31, 1976, as listed in yesterday's proceedings.

We are a little surprised and pleased this morning to have the Minister, Mr. Lang, with us, as well as the Deputy Minister, Mr. Cloutier.

Do you have any opening comments that you would like to make?

**Hon. Otto Lang (Minister of Transport):** No, I do not have, Mr. Chairman, except to say that I am delighted to be with the Committee again, contrary to my expectations of yesterday.

• 0950

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. I wonder if the Minister, or perhaps the Deputy Minister, could elaborate on Vote L3b inasmuch as the airport revolving fund has always been something of an intrigue. It is re-established under a new heading: "Stores Working Capital Advance Account". Could you give me just a description as to what this constitutes? I trust it is the old airport revolving account.

**Mr. Lang:** No, it is not.

**Mr. Mazankowski:** Oh, it is not.

**Mr. S. Cloutier (Deputy Minister, Ministry of Transport):** The working capital advance on stores is an advance out of which large procurements of parts, spares and so on and that sort of supplies are purchased largely in bulk in order to get a good price, and these stores are expended over a number of years so that the expenditure is out of the working account and the stores are charged to the working account. As they are expended, the expenditure is transferred in the vote of the year of the expenditure.

**Mr. Mazankowski:** Sort of a petty cash revolving account.

**Mr. Cloutier:** Yes, it is something like that. It has been in existence for many, many years; I would say about 20 years. In 1955 I think it was set up. And this is an adjustment.

**Mr. Mazankowski:** Largely for equipment and such things?

**Mr. Cloutier:** That is right. All kinds of things that are not normally expended in a year, so that it reflects a truer picture of the actual expenditures over the years.

**Mr. Mazankowski:** But the airport revolving account is something entirely separate.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 12 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** La séance est ouverte. Cinq députés sont présents, nombre suffisant pour commencer. Nous reprenons notre discussion portant sur les crédits du Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976 dont la liste figurait à l'ordre du jour d'hier.

Nous sommes un peu surpris et heureux, ce matin, de recevoir le ministre, M. Lang, accompagné du sous-ministre, M. Cloutier.

Avez-vous quelques remarques préliminaires que vous aimeriez faire?

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Non, monsieur le président, si ce n'est que je suis heureux d'être de nouveau parmi vous, aujourd'hui, contrairement à mes attentes d'hier.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur le ministre. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, monsieur le président. Le ministre ou, peut-être, le sous-ministre pourrait-il nous donner de plus amples informations au sujet du crédit L3b, dans la mesure où le fonds renouvelable des aéroports a toujours été quelque chose d'un peu mystérieux. Il est rétabli sous un nouveau titre: «Compte d'avance du fonds de roulement des dépôts». Pourriez-vous me dire simplement en quoi cela consiste? Je suppose qu'il s'agit de l'ancien fonds de renouvelable des aéroports.

**M. Lang:** Non.

**M. Mazankowski:** Oh, ce n'est pas cela?

**M. S. Cloutier (sous-ministre, ministère des Transports):** Le compte d'avances du fonds de roulement des dépôts est une réserve grâce à laquelle on achète les pièces détachées et ce genre de matériel en grande quantité pour obtenir un bon prix, et ces dépôts courent sur un certain nombre d'années afin que les dépenses soient alimentées par le compte courant et que ces dépôts y soient versés. Comme ils sont reportés, cette dépense est virée au crédit de l'année de la dépense.

**M. Mazankowski:** Donc une sorte de compte renouvelable pour les dépenses courantes.

**M. Cloutier:** Quelque chose comme cela. Il existe depuis de fort nombreuses années; je dirais depuis environ 20 ans. Je crois qu'il a été ouvert en 1955. Et il ne s'agit ici que d'un rajustement.

**M. Mazankowski:** Avant tout pour l'équipement et le matériel?

**M. Cloutier:** C'est cela. Toutes sortes de choses qu'il n'est pas nécessaire d'acheter chaque année, et cela permet de donner une image plus réelle des dépenses réelles courant sur plusieurs années.

**M. Mazankowski:** Mais le fonds renouvelable des aéroports est quelque d'entièrement distinct.

[Texte]

**Mr. Cloutier:** Quite separate.

**Mr. Mazankowski:** Fine. Another question with respect to CNR. I notice a \$35 million supplementary estimate. I presume that that covers a deficit arising out of last year's operations.

**Mr. Cloutier:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** CNR are going out on the open market in borrowing operating capital to carry on their day-to-day needs. I notice that we have not had a CNR financing bill presented to the House in recent times. Is that a change of policy, that the new policy directives of the company are such that the operating capital will be secured on an open market? What procedure will we be following in the future? I believe the last CNR financing account was before this Committee in 1973.

**Mr. Cloutier:** I think essentially the change was made at that time for the permanent authority to appoint auditors, which was the essential reason why it had to be done annually. The financing really was not so much at the heart of the issue. And now any requirement of the CNR for advances from the Treasury is provided through the estimates process.

**Mr. Mazankowski:** Through the estimates. So we will not have a CNR financing bill on an annual basis such as we have had in previous years.

I have no further questions for the time being, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Colletette.

**Mr. Colletette:** Thank you, Mr. Chairman. I am not sure which vote I should refer to, but I suppose we could take one on the Air Transport Program, page 118. This is just a general question. In view of the overcrowded conditions at Toronto International Airport and the fact that Pickering is still—I was there—on the back burner, it has been suggested to me, at least I have heard reports that the Toronto Island Airport may be used as a safety valve or stopgap measure through the development of a STOL service to take pressure off the corridor air traffic. I would like to know, from the Minister, Mr. Chairman, whether or not the department has allotted or is about to allot any funds for capital expenditures to upgrade the Toronto Island Airport. In Toronto this will be an emotional issue which I would predict would put the emotions at Pickering into a different realm. I would think that any attempt by the federal government or, indeed, any of the other governments that may be involved—the metropolitan Toronto government—to change the nature of the Toronto Island Airport from a strictly pleasure use to a good commercial use would be incompatible with the long-range conservation interests for Toronto Island as a recreational place. So I would be very interested to know whether the department has actually committed itself in any way to such an expansion at this time.

**The Chairman:** Mr. Lang.

• 0950

**Mr. Lang:** No, Mr. Chairman, we have not. It does sometimes happen that we put amounts into estimates where we begin to believe we are going to have to spend some money. That has not been done in this case. There are studies and analysis under way about the possible uses of Toronto Island Airport. It is a four-level of government committee that is involved. Our current involvement with

[Interprétation]

**M. Cloutier:** Tout à fait distinct.

**M. Mazankowski:** Très bien. Une autre question au sujet du Canadien national. Je vois une prévision supplémentaire de 35 millions de dollars. Je suppose que c'est pour couvrir le déficit encouru l'année dernière.

**M. Cloutier:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Le CN sollicite l'emprunt de capitaux de fonctionnement sur le marché libre pour satisfaire ses besoins quotidiens. Je m'aperçois que, depuis un certain temps, aucun bill de financement du CN n'a été présenté à la Chambre. Est-ce un changement dans la politique, les nouvelles directives de la compagnie sont-elles telles que c'est le marché libre qui assurera les capitaux de fonctionnement? Quelle procédure sera suivie à l'avenir? Je crois que le dernier compte financier du CN a été présenté à ce comité en 1973.

**M. Cloutier:** Essentiellement, cette modification a été alors apportée pour conférer l'autorisation permanente de nommer des vérificateurs, absence d'autorisation qui obligeait auparavant à le faire annuellement. Ce n'était pas tellement le financement qui importait dans cette question. Et maintenant, chaque fois que le CN a besoin que le Conseil du trésor lui fasse des avances, cela passe par le budget.

**M. Mazankowski:** Par le budget. Nous n'aurons donc pas de bill de financement du CN sur une base annuelle, comme auparavant.

Je n'ai pas d'autres questions à poser pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Colletette.

**M. Colletette:** Je vous remercie, monsieur le président. Je ne suis pas certain du crédit auquel je devrais me référer, mais cela se rapporte je suppose à celui concernant le Programme des transports aériens à la page 119. Ma question est d'ordre général. Étant donné les conditions de saturation à l'aéroport international de Toronto et étant donné que le projet de Pickering, j'y suis allé, est au point mort, je me suis laissé dire, ou pour le moins j'ai entendu dire qu'on songeait à utiliser l'aéroport de l'île de Toronto comme valve de sécurité ou comme bouche-trou si une ligne d'ADAC était ouverte pour décongestionner le trafic dans le corridor aérien. Monsieur le ministre, le ministère a-t-il ou est-il sur le point d'affecter des crédits pour moderniser l'aéroport de l'île de Toronto? Cela va créer bien des émotions à Toronto, émotions qui, selon moi, placeront celles relatives à Pickering dans une tout autre optique. Toute tentative du gouvernement fédéral ou, encore, de tout autre gouvernement concerné, le gouvernement du Toronto métropolitain, de convertir l'aéroport strictement de plaisance de l'île de Toronto en un bon aéroport commercial, serait incompatible avec les intérêts de conservation à long terme du caractère récréatif de l'île de Toronto. J'aimerais donc savoir si le Ministère s'est vraiment engagé dans un projet allant dans ce sens.

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Non, monsieur le président. Il arrive quelquefois que nous inscrivions des sommes dans le budget là où nous commençons à croire qu'il nous faudra faire certaines dépenses. Cela n'a pas été fait dans ce cas. Des études et des analyses sont en cours au sujet des utilisations possibles de l'aéroport de l'île de Toronto. C'est un comité composé des quatre niveaux de gouvernement qui s'en



[Text]

Toronto Island Airport is to pay a part of the annual operating cost or deficit towards it.

**Mr. Collenette:** I see. As the Minister knows, it is my contention that any moneys put into a STOL program, introducing a STOL program, perhaps would work to the detriment of improving the surface program in the corridor, especially between Toronto and Montreal. I would just like to know if the Minister is in a position at this point to elaborate on any assistance that the government may be giving in the near future to the Canadian National Railways, or Canadian Pacific, for that matter, to upgrade surface transportation in the corridor?

**Mr. Lang:** I will forecast significant steps to improve the travel in that area on the surface and by rail. The actual announcement as to the techniques and speed with which that will be done will be forthcoming fairly soon.

**Mr. Collenette:** There is one final question, then, Mr. Chairman. In the discussions about the Toronto Union Station, I would like to see the federal government, in view of its responsibility and jurisdiction over railways, have a much greater hand in the redevelopment of that area, and perhaps have a say in the operations of such a terminal.

It always strikes me as being, I suppose, a bit paradoxical that we spend so much in terms of airport construction and the federal government actually maintains and polices the international airports, and yet our railway stations are almost second-class citizens, and also of course the bus stations, but I do not think the federal government has any particular jurisdiction over intercity bus at this time. But certainly in rail, the amenities that are offered at railway stations, and in particular, Toronto's Union Station, are not nearly as efficient as one gets at the international airports. And, from a personal point of view, I would like to see the federal government take a greater role and some leadership in the development of main terminals like Toronto Union Station. I wonder whether the Minister has any plans in that regard?

**Mr. Lang:** In the over-all plan for improved passenger service, I think improved stations and expenditure on stations to make them reasonably useful for passengers is contemplated. I suspect that we will see a diverging of standards between airports and stations for surface transport as the latter become better, and it may well be that the former become less elegant in the future than they have been in the past. I think that may be the result of further involvement of carriers and the way in which airports are designed. That may well happen.

**Mr. Collenette:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Collenette.

**Mr. Murta.**

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, thank you. The Minister of Transport indicated this morning and also yesterday, in regard to rail passengers and the railways in general, that there are going to be sums of money spent. I wonder, has the government or the planning and priority part of his department had any or prepared to give any indication as to the amount that the government is thinking of spending on rail passenger service specifically, and is it slated for next year or the next five years? Do you have a forward plan as to what you are looking at?

[Interpretation]

occupe. A l'heure actuelle, nous ne faisons qu'assumer une partie des coûts de fonctionnement annuel ou du déficit de l'aéroport de l'île de Toronto.

**M. Collenette:** Je vois. Comme le ministre le sait, je prétends que toute somme d'argent consacrée à l'introduction possible d'un programme ADAC se fait aux dépens de l'amélioration du programme des transports de surface dans le corridor, surtout entre Toronto et Montréal. Le ministre peut-il maintenant nous donner de plus amples informations sur l'aide que le gouvernement entend prochainement offrir au Canadian National ou au Canadien Pacifique pour moderniser les conditions de transport dans le corridor?

**M. Lang:** Je vais annoncer des mesures importantes pour améliorer les conditions de transport dans ce corridor. Les détails quant aux techniques et à la rapidité d'exécution seront annoncés très prochainement.

**M. Collenette:** Il me reste alors une dernière question, monsieur le président. Au cours des discussions portant sur la gare Union de Toronto, j'aimerais voir le gouvernement fédéral, étant donné sa responsabilité et sa juridiction en matière ferroviaire, jouer un plus grand rôle dans le réaménagement de ses installations, et peut-être dire son mot quant au fonctionnement d'une telle gare.

J'ai toujours trouvé un peu paradoxal que nous consacrons tant d'argent à la construction d'aéroports et que le gouvernement fédéral entretienne et gère de fait les aéroports internationaux, alors que nos gares ferroviaires sont traitées pratiquement comme des citoyens de deuxième classe, sans oublier bien entendu les gares routières. Cependant, je ne pense pas que le gouvernement fédéral exerce une juridiction particulière sur les liaisons routières interurbaines pour le moment. Mais pour ce qui est du rail, les services et conditions offerts dans les gares, et en particulier, à la gare Union de Toronto, sont loin d'être comparables à ceux dont on jouit dans les aéroports internationaux. Et personnellement, j'aimerais voir le gouvernement fédéral jouer un plus grand rôle et faire preuve d'initiative dans l'aménagement de gares principales comme celle de Toronto. Le ministre a-t-il des projets à cet égard?

**M. Lang:** Notre programme général d'amélioration des services passagers doit prévoir des dépenses pour l'amélioration des gares pour les usagers. J'ai l'impression que nous allons assister à une démarcation des normes entre les aéroports et les gares pour le transport de surface, ces dernières s'améliorant, et il se peut fort bien que les premiers deviennent moins luxueux à l'avenir qu'ils ne l'ont été dans le passé. La participation accrue des transporteurs et la manière de concevoir les aéroports en seront peut-être la cause. C'est ce qui arrivera peut-être.

**M. Collenette:** Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Collenette.

**Monsieur Murta.**

**M. Murta:** Je vous remercie, monsieur le président. Le ministre des Transports nous a indiqué ce matin, ainsi qu'hier, que des sommes d'argent allaient être consacrées à l'amélioration des conditions pour les usagers du rail et aux chemins de fer en général. Le gouvernement ou les responsables de la planification et de l'élaboration des priorités de ce ministère sont-ils disposés à indiquer quelles sommes ils entendent consacrer à l'amélioration des services passagers ferroviaires, et si cela est prévu pour l'année prochaine ou pour les cinq prochaines années? Vous êtes-vous fixé un programme?

[Texte]

[Interprétation]

• 1000

**Mr. Lang:** The exact question of dollars is one of the final but important details we are considering right now, as a matter of policy and approach on the very specific issue of the improvement of transportation in the corridor area. The question of new equipment for other lines is something I would not try to put a figure on, because it will really be a railway management decision under inspiration to get the equipment that is necessary to provide a good service.

**Mr. Murta:** Any railway "revitalization", plan you are thinking of—if for example we are talking about dropping one transcontinental service, if that comes about, and say it was the CN service, through Edmonton and it was to be terminated at some point in time, what would your department be looking at as an alternative to that? Are you looking at looping, for example? Would you have feeder services running into the other main line that would exist? In other words, if you were to set a railway map of Canada on the wall, what approach are you taking to the rationalization that would be taking place?

**Mr. Lang:** The CTC has now published the dates of hearings, and in that publication put before the public I believe there are five alternative possibilities for the main service west from Montreal-Toronto to the West Coast, dealing with the transcontinental service.

**Mr. Chairman,** I will see that copies of that are obtained, certainly for members of the Committee who may not have seen it yet. It does indicate alternatives which include feeder services into one main transcontinental line. It pictures another alternative in which the alternate transcontinental line is really linked by a series of daytime intercity services down that same line. So while it is not transcontinental in a continuous route, it still has service. These sorts of alternatives are pictured, and of course it is the cost and need for these various services that would be examined in these hearings.

**Mr. Murta:** That would certainly be helpful if you could supply us with that information.

On Vote 63b when we are talking about the CNR, can you provide us with a more detailed breakdown of the \$35 million that is being spent, or will that come out in the annual report?

**Mr. Lang:** That will really be in the annual report. This is the deficit. So it is really a net of expenses over revenues.

**Mr. Murta:** I see. Then the \$35 million itself is made up of what would be—some of the areas we are talking about—the total operation. Is it one specific area we are talking about?

**Mr. Lang:** The total operation.

What is it? Over how many billions?

It is almost \$2 billion operations in the cost over revenue.

**Mr. Murta:** I have not had a chance to look at the supplementary estimates. There could be a mention of it there.

**M. Lang:** Le montant exact de dollars que nous envisageons dépenser pour l'amélioration du transport dans la région du corridor est une des dernières questions à l'étude mais elle est très importante. Je n'essaierai pas d'évaluer le prix du nouvel équipement pour les autres voies. Cette décision relève de la direction des chemins de fer qui achètera l'équipement nécessaire pour fournir un bon service.

**M. Murta:** Vous songez à un plan de renouvellement des chemins de fer. Il est question, par exemple, de supprimer un des services transcontinentaux, peut-être celui du CN qui passe par Edmonton. Disons qu'à un moment donné on suspend ce service, votre ministère a-t-il envisagé d'autres services possibles? Avez-vous songé à des voies de dérivation? Aurez-vous des voies d'alimentation reliées à l'autre ligne principale? En d'autres termes, si nous installons sur le mur une carte ferroviaire du Canada, quelle explication rationnelle donneriez-vous aux décisions qui seraient prises?

**M. Lang:** La CCT a publié les dates d'audiences. Dans cette publication remise au public, elle expose cinq possibilités de service transcontinental principal à l'ouest de Montréal-Toronto jusqu'à la côte de l'Ouest.

Monsieur le président, j'obtiendrai des exemplaires de cette publication pour les membres du Comité qui ne l'ont pas encore. Elle mentionne des possibilités de services d'alimentation pour la voie transcontinentale principale. On y décrit l'autre possibilité selon laquelle l'autre voie transcontinentale se composerait d'une série de services intercity de jour, tout le long de cette ligne. Même s'il ne s'agit pas d'une route transcontinentale continue, elle fournit des services. On offre toutes ces possibilités et l'on s'attend à ce que le coût et le besoin de ces divers services soient examinés au cours des audiences.

**M. Murta:** Ces renseignements seraient en effet très utiles aux membres du Comité.

Au crédit 63b, vous parlez du CNR. Dois-je attendre votre rapport annuel ou pouvez-vous me donner un rapport détaillé sur les 35 millions de dollars qui seront dépensés?

**M. Lang:** Vous trouverez ces renseignements dans le rapport annuel. Il s'agit du déficit qui représente la valeur nette des dépenses au-delà des revenus.

**M. Murta:** Je comprends. La somme de 35 millions serait donc utilisée pour les opérations totales de tous les secteurs dont nous discutons. S'agit-il d'un secteur précis?

**M. Lang:** Il s'agit de l'opération totale.

Qu'est-ce exactement? Au-delà de combien de milliards?

Le coût d'opération au-delà des revenus se chiffre à presque 2 milliards.

**M. Murta:** Je n'ai pas encore étudié le Budget supplémentaire; il est possible qu'on y traite de cette question.



[Text]

We were talking of the Hall Commission. Has there been money allocated for the expenses of the Hall Commission? Has there been a projection as to what the Commission will cost the taxpayers?

In the other areas, could you give us some dates as to when the Hall Commission report will be presented to government, when it will be made public to members of Parliament, and when you expect some action would be taken on it? Given the fact that we are probably looking at an election campaign late in 1977-78, certainly your time-frame would be limited.

**Mr. Collenette:** Late 1979.

**Mr. Murta:** Maybe it will be early tomorrow morning.

**Mr. Lang:** The initial amount allocated to the Hall Commission I think was in the order of a million dollars. I would want to double check that. The report had originally been scheduled for the later part of 1976. I have not discussed in recent weeks with Mr. Hall his estimate of whether he now will be able to accomplish that.

• 1005

The Commission is quite aware that there is a time priority problem in that a certain number of improvements, both to elevators and to rail lines, cannot really be made until decisions are positively taken about certain lines remaining as part of the permanent network. Therefore, we have to urge that there not be any great delay in the report.

**Mr. Murta:** Do you expect to tackle the issue at all of the Crowsnest Pass rate in the Hall Commission report? Regardless of whether they make a recommendation on it, I would think from my own involvement in the commission hearings so far, that by implication they will certainly give us direction on what we should do with the Crowsnest Pass rate.

**Mr. Lang:** The Snavely Commission is, of course, looking more directly at the cost of moving grain and the revenues from it. Therefore, they will indicate to us whether there is a significant deficit on the grain movement which the railways have to bear and find from other sources. That will raise certain policy questions for us.

You may recall that in 1967 when the National Transportation Act was in the House, the bill originally contained a section which might have allowed for the payment of those deficits, if there are such, on the basis of the MacPherson Commission philosophy, that where national policy requires lower rates, the deficit involved should be paid for by the Treasury rather than borne by the traffic. We would obviously be faced with that question again following more from the *Snavely Report* than from the Hall report. The Hall report could be effective if anything were done to these transfers of money which rewarded more efficient operations. That does not necessarily indicate any alteration in the Crowsnest rate, but the way in which the money would be paid, either to the railways or to the elevator companies. The UGG and Unifarm had a few plans on this.

**Mr. Murta:** Right. Moving on to some other votes. I could spend most of my time on any one of the topics, but on vote 92b we are talking about the Churchill and Prince Rupert Harbours. There is indication that at Churchill in 1976 we could possibly be looking at the largest export of grain that port has had in a good many years—possibly the largest. We are talking of 35 million bushels as a possibility. What,

[Interpretation]

Nous parlions de la Commission Hall. A-t-on prévu des sommes pour couvrir les dépenses de la Commission Hall? A-t-on évalué le coût de cette commission pour les contribuables?

Connaissez-vous la date de présentation du rapport de la Commission Hall au gouvernement? Savez-vous quand les députés en auront une copie et quand espérez-vous y donner suite? Étant donné la possibilité d'une campagne électorale à la fin de 1977-1978, le délai imparti est limité.

**M. Collenette:** A la fin de 1979.

**M. Murta:** Ce sera peut-être tôt demain matin.

**M. Lang:** Le montant initial alloué à la Commission Hall était d'un million de dollars, je crois. Je voudrais vérifier ce chiffre. Elle devait remettre son rapport à la fin de 1976. Puisque je n'ai pas parlé à M. Hall récemment, je ne sais pas s'il pourra respecter ce délai.

La Commission est consciente de l'importance de l'élément temps pour un certain nombre d'améliorations à apporter tant aux élévateurs qu'aux lignes de chemin de fer. Elles ne peuvent être réalisées tant que des décisions ne sont pas prises sur certaines voies faisant partie du réseau permanent. Il faut donc éviter tout délai important dans la publication du rapport.

**M. Murta:** Croyez-vous que le rapport de la Commission Hall traitera de la question du taux du Pas du Nid-de-Corbeau? J'ai assisté à certaines audiences de la Commission. Même si l'on ne fait pas de recommandation spécifique sur cette question, on nous donnera des directives implicites sur la façon de traiter ce taux.

**M. Lang:** La Commission Snavely examine plus précisément le coût du transport du grain et les revenus possibles. Elle nous indiquera donc si le transport du grain entraîne un déficit important que les chemins de fer doivent assumer et compenser autrement. Cela soulèvera pour nous certaines questions de politique.

Rappelez-vous que la Loi nationale sur les transports, présentée à la Chambre en 1967, contenait un article qui aurait permis le paiement de tels déficits selon les principes de la Commission MacPherson: si la politique nationale exige des tarifs plus bas, les déficits encourus devraient être compensés par le Trésor plutôt qu'assumés par le volume de transport lui-même. Le rapport Snavely plutôt que le rapport Hall refléterait une attitude semblable. Le rapport Hall serait utile si l'on décidait de transférer de l'argent en retour d'un meilleur fonctionnement. Il n'y aurait peut-être aucun changement dans le taux du Pas du Nid-de-Corbeau, mais plutôt dans la façon de verser l'argent soit aux chemins de fer soit aux propriétaires d'élévateurs. La *United Grain Growers* et l'*Unifarm* ont des projets à cet égard.

**M. Murta:** Très bien. Passons à d'autres crédits. Je pourrais passer presque tout mon temps sur l'un ou l'autre de ces sujets. Le Crédit 92b porte sur les ports de Churchill et de Prince Rupert. Selon les prévisions, le port de Churchill pourrait faire face, en 1976, à la plus grande exportation de grain depuis bon nombre d'années. On parle de 35 millions de boisseaux. A-t-on amélioré un peu les installations du

[Texte]

if any, improvements have there been to the port facilities? Is the government looking at any improvements to make the port a more viable port for northern shipping?

**Mr. Lang:** There have been some ongoing improvements. One of the main ones underway in the harbour is the dredging which would assure ease of access for larger vessels.

**Mr. Murta:** I agree with Mr. Lumley's statement yesterday that the Supplementary Estimate can get pretty confusing; but the estimates of transfer, I understand, from Vote 90 of \$674,999 go into this particular area. Am I right?

**Mr. Lang:** Yes, these \$1 items really . . .

**Mr. Murta:** Plus you have a \$1 item.

**Mr. Lang:** . . . cover the needed money which in this case is \$675,000 for Churchill and Prince Rupert.

**Mr. Murta:** Right.

**Mr. Lang:** And when we do this, we look at other operations which are not going to expend the full amount of money. In this case, a certain maintenance program which we planned for the Jacques Cartier Bridge is being postponed into the spring of 1976. That allowed this money to be transferred.

**Mr. Murta:** What is that money specifically used for? You mentioned dredging, Mr. Minister.

**Mr. Lang:** No, these are the operating deficits. There is a separate capital program in the estimates for Churchill, the positive works. These are actual operating deficits on the harbour commission operation. In this case, Churchill includes the grain elevator.

**Mr. Murta:** Is there a way the Committee could get a more detailed explanation of the money that we are talking about? It is pretty easy to throw around over a million dollars in one or two words, but to know specifically what the money is being spent on would certainly be helpful as was made public yesterday when we mentioned the Air Canada inquiry. That was available and I would certainly appreciate knowing in a little more detail at some point in time what exactly we are talking about.

**Mr. Lang:** Yes, I think we can distribute an operating statement.

• 1010

**Mr. Murta:** The other area, Mr. Chairman, is Vote 99b, the Northern Transportation Company Limited. It says:

... to defray the excess of costs over revenues of the 1975 Keewatin Resupply operation . . .

Could either the Minister or the Deputy Minister bring us up on the status of the resupply operation at the present time. Is the resupply operation into the northern area, this is what you are talking about I understand, taking place from Montreal or is it taking place from Churchill because at one point in time there was quite a bit of resentment from the people in Manitoba and Saskatchewan as they were losing this fairly lucrative business.

[Interprétation]

port? Le gouvernement envisage-t-il de faire quelques travaux pour rendre le port plus apte à de l'expédition par le Nord?

**M. Lang:** On a apporté quelques améliorations. On fait présentement du dragage dans le port pour permettre aux gros navires un accès plus facile.

**M. Murta:** Je conviens avec M. Lumley que les prévisions supplémentaires peuvent être source de confusion. Si je comprends bien, les prévisions de transfert, le crédit 90 au montant de \$674,999, sont affectées à ce secteur n'est-ce pas?

**M. Lang:** Oui, ces postes de \$1 . . .

**M. Murta:** Vous avez en plus un poste de \$1.

**M. Lang:** . . . couvrent vraiment l'argent nécessaire pour Churchill et Prince Rupert, c'est-à-dire \$675,000.

**M. Murta:** C'est exact.

**M. Lang:** Nous revoyons la situation pour trouver d'autres opérations qui ne coûteront pas le montant total de l'argent alloué. Par exemple, un certain programme d'entretien prévu pour le pont Jacques Cartier est remis au printemps 1976, ce qui nous a permis de transférer cette somme.

**M. Murta:** A quoi précisément servira cet argent? Vous avez parlé de dragage, monsieur le ministre.

**M. Lang:** Non, ce sont des déficits opérationnels. Dans les prévisions, nous avons pour Churchill, un programme séparé de capitaux. Il s'agit de déficits réels dans l'opération de la Commission des ports. Dans ce cas-ci, Churchill inclut l'élévateur de grain.

**M. Murta:** Le Comité pourrait-il avoir plus de détails sur les sommes d'argent dont nous parlons? Il est très facile de jeter plus d'un million de dollars en un ou deux mots, mais pour savoir précisément à quelles fins l'argent est dépensé, serait certainement bien utile, comme cela a été rendu public, hier, lorsqu'on a mentionné l'enquête sur Air Canada. On l'a fait hier et j'aimerais bien connaître un peu plus en détail ce dont au juste nous parlons.

**M. Lang:** Oui, je crois que l'on pourrait publier un état financier.

**M. Murta:** L'autre point, monsieur le président, est le crédit 99b pour la Société des Transports du Nord Limitée. Il se lit comme suit:

... pour le remboursement de l'excédent des dépenses sur les recettes de 1975 de l'exploitation du ravitaillement de Keewatin . . .

Le ministre ou le sous-ministre pourrait-il nous dire ce qu'il en est maintenant de l'exploitation du ravitaillement? Se fait-elle dans le Nord, ce dont vous parlez en ce moment, à partir de Montréal ou à partir de Churchill car, à un moment donné, les habitants du Manitoba et de la Saskatchewan nourrissaient un peu des ressentiments car ils perdaient une entreprise assez lucrative.



[Text]

**Mr. Lang:** After the Western Economic Opportunities Conference a policy decision was taken that transferred the source of certain goods to the Churchill region for the Keewatin supply; those that just much more naturally have their origin in the East are still coming from Montreal, so it is divided now.

**Mr. Murta:** It is divided into the two areas.

**Mr. Lang:** That is right.

**Mr. Murta:** What goods and services would come out of the two areas? Are we getting, for example, prefabricated homes or that type of material coming out of Western Canada?

**Mr. Cloutier:** The total resupply operation for the Keewatin District is handled from Churchill. The Eastern resupply goes to other points.

**Mr. Murta:** Are the Eastern resupplies handled from Montreal?

**Mr. Cloutier:** That is right and it goes to other points in North America.

**Mr. Murta:** I see. I would assume that with the building of the pipeline up through the Mackenzie Valley, etc., the Northern Transportation Company Limited would play fairly prominent role in any movement of goods or services, etc. Once again, being more specific what is the \$6 million for, the non-budgetary estimate in Vote L101b, and what in brief general terms are the directives or the outlook for the Northern Transportation Company Limited in the next few years? Are they budgeting fairly substantial amounts of money for new equipment, etc. that will have to be used in connection with the resupply?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Lang:** They have some excess capacity now but certainly they are looking at the issue. There are also discussions with the various companies interested in the possibility if it comes to that of a pipeline as to what role the Transportation Company will play in any such endeavour and that does involve certain assumptions about the number of barges that may be needed and so on in the operation.

**Mr. Murta:** Right. Then could you give us a breakdown or a little more detailed information as to where the \$6 million is being spent in the second part of that vote as far as non-budgetary items are concerned, the total estimates of \$6.8 million.

**Mr. Cloutier:** The breakdown of those two votes is about \$300,000 for the Keewatin Resupply in Vote 99b and \$6 million for working capital in the course of the year. This is just working capital. It has nothing to do with the capital program.

**Mr. Murta:** Oh, I see, operating capital then basically is what you are saying.

**Mr. Cloutier:** That is right.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**M. Lang:** Après la conférence sur les perspective économiques de l'Ouest, on a adopté une politique qui faisait de la région de Churchill, la source d'une partie de l'approvisionnement de Keewatin. Bien entendu, les articles que l'on trouve habituellement dans l'Est proviennent encore de Montréal.

**M. Murta:** On a donc partagé le ravitaillement en deux.

**M. Lang:** C'est bien ça.

**M. Murta:** Quels articles et services sont fournis par chacune des deux régions? Par exemple, envoie-t-on les maisons préfabriquées et autres équipements du genre de l'Ouest du Canada?

**M. Cloutier:** Toute l'exploitation de réapprovisionnement du district de Keewatin vient de Churchill. L'approvisionnement en provenance de l'Est est envoyé vers d'autres points.

**M. Murta:** Est-ce que l'approvisionnement de l'Est part de Montréal?

**M. Cloutier:** Oui et il est envoyé vers d'autres endroits en Amérique du Nord.

**M. Murta:** Je comprends. Je suppose que la construction d'un pipe-line dans la vallée du Mackenzie va donner un rôle important à la Société des transports du Nord Limitée dans tous les mouvements de biens et de services. Autrement dit, à quoi vont servir les 6 millions de dollars, crédit non budgétaire L101b, et brièvement, en termes généraux, quelle est la politique pour les projets de la Société des transports du Nord Limitée pour les prochaines années? Consacre-t-elle une part considérable de son budget à l'achat de nouvel équipement qui pourra servir pour l'approvisionnement?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Lang:** Elle a sûrement une capacité qui dépasse son activité actuelle mais je suis certain qu'elle étudie la question. Elle a également discuté avec les diverses sociétés intéressées par la construction possible d'un pipe-line au sujet du rôle que la Société des transports jouera dans un tel projet. Bien entendu, cela suppose certaines prévisions quant au nombre de barges nécessaires, et ainsi de suite.

**M. Murta:** C'est bon. Pourriez-vous alors nous donner le détail de la façon dont ces 6 millions de dollars vont être dépensés pour ces crédits non budgétaires, la somme des prévisions étant de 6.8 millions de dollars?

**M. Cloutier:** Cette somme se répartit comme suit: un crédit de \$800,000 pour l'exploitation du ravitaillement de Keewatin, crédit 99b, et un autre de 6 millions de dollars pour le fonds de roulement dans le courant de l'année. C'est un simple fonds de roulement qui n'a rien à voir avec le programme principal.

**M. Murta:** Il s'agit donc essentiellement d'un fonds de roulement.

**M. Cloutier:** C'est exact.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to ask the Minister a question with regard to Vote 63b, Canadian National. Do we pay research funds or subsidized research funds, the railways do, CN does or do we do it all, presumably LRC, or is that all done through the Transport Development Agency?

**Mr. Lang:** That particular example is another company and we did assist with the testing of the LRC and paid \$1.5 million or so I think towards that. But that would have been quite independent of the CNR.

• 015

**Mr. Lumley:** Quite independent of the CNR. Mr. Minister, I am sure you are aware that a couple of weeks ago we had an excellent meeting with Mr. Kirkwood and a gentleman from TDA with regard to STOL. We got into a discussion about LRC and I would like your comments, or the department's philosophy, on future decisions with regard to LRC as it compares to STOL. Before a final decision is made on STOL, will there be some more experimental work done with LRC either in the same area—Ottawa, Montreal, where you have some statistics on STOL—or in Toronto, Montreal?

**Mr. Lang:** There is some further testing of the LRC going on right now on the CP line between Montreal and Quebec City. The LRC is one of three types of rail equipment of a more modern type available in Canada, and one or other of these will certainly be in use on the improved services that are foreseen by 1979 in the corridor area.

**Mr. Lumley:** Before a decision is made with regard to STOL, will there be a comparison between a high-speed rail system as opposed to the STOL concept? In other words, before you make a final decision on either one, will you have the same kind of figures for LRC as you have now for the STOL program?

**Mr. Lang:** I think the bases for the figures are rather different, and some basic decisions have already been taken. We are certainly going to have certain specific passenger services in Canada, some of them of a higher and faster quality—which is what really is involved in the Windsor to Quebec planning. The decision to do that has been taken based on analysis of possible and probable travel intentions and the usefulness of the rail service. I do not see those therefore as in any way opposed to a consideration of the usefulness of other transportation services. It is our view that we have to look at all transportation vehicles and consider where one is most appropriate and where another is. It is quite possible to say, without any contradiction, that one can believe in, at the same time, rail for certain areas, STOL for other purposes, and bus and so on for other particular locations.

**Mr. Lumley:** A second point, Mr. Chairman, through you to the Minister. With regard to the Great Lakes Pilotage Authority—I think it is Vote 86b—: There has been some speculation in news reports that the department plans to reopen the Pilotage Act. Would you care to comment on that? It is causing some consternation. For example, in the Great Lakes Pilotage Authority many of the pilots, who are basically trying to be entrepreneurs rather than employees—at a substantial saving to the government; I would suggest—are very concerned about the news report with regard to the government's opening up of the Act and making of some changes in it. I wonder if the Minister would care to comment on that.

[Interprétation]

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question au ministre au sujet du crédit 63b concernant le Canadien National. Est-ce que nous versons des fonds de recherche aux chemins de fer dans ce crédit au Canadien National, sans doute pour le LRC, ou ces fonds sont-ils versés au Centre de développement des Transports?

**M. Lang:** Le nom que vous citez est celui d'une autre société, et nous avons en effet versé environ 1.5 millions de dollars pour les essais du LRC. Mais cela n'a rien à voir avec le Canadien National.

**M. Lumley:** Tout à fait indépendant du CN. Monsieur le ministre, je suis certain que vous savez que nous avons rencontré M. Kirkwood et un représentant du CDT, il y a quelques semaines au sujet des avions ADAC. Nous avons en même temps parlé du LRC et j'aimerais avoir l'opinion du Ministère sur les décisions que l'on prendra au sujet des trains LRC par rapport aux ADAC. Avant que l'on prenne une décision définitive sur les ADAC, fera-t-on de la même façon et dans la même région—Ottawa-Montréal ou Toronto-Montréal—des essais avec les LRC?

**M. Lang:** On procède présentement à des essais du LRC sur le trajet CP entre Montréal et Québec. Le LRC est l'un des trois types de train moderne disponible au Canada, et l'un ou d'autre d'entre eux entrera sûrement en service d'ici 1979 dans le corridor.

**M. Lumley:** Avant que l'on décide de ce qu'il adviendra des ADAC, les comparera-t-on avec un train à grande vitesse? Autrement dit, avant de choisir l'un ou l'autre, déterminera-t-on des chiffres comparables pour les deux programmes?

**M. Lang:** Je pense que les chiffres reposent sur des données différentes. D'ailleurs, on a déjà pris certaines décisions. Nous allons certainement créer des services passagers particuliers au Canada, certains très rapides et très confortables, ce à quoi rime en fait, la planification concernant le couloir allant de Windsor à Québec. Cette décision repose sur des analyses des voyages possibles et probables et de l'utilité d'un service ferroviaire. Je ne vois donc pas en quoi cela s'opposerait à une étude de l'utilité d'autres modes de transport. A notre avis, nous devons envisager tous les types de transport et décider du plus indiqué. Sans se contredire, on peut croire que les chemins de fer sont plus appropriés à certaines régions, l'ADAC pour d'autres ou même l'autobus.

**M. Lumley:** Maintenant, au sujet de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, crédit 86b me semble-t-il, les journaux croient que le Ministère envisage de modifier la Loi sur le pilotage. Pourriez-vous commenter cette spéculation car elle cause beaucoup de soucis. Par exemple, dans l'Administration de pilotage des Grands Lacs, bien des pilotes préféreraient être considérés comme des entrepreneurs et non comme des employés; d'ailleurs, le gouvernement ferait ainsi des économies considérables. Ces pilotes s'inquiètent donc de la possibilité que le gouvernement modifie la Loi. Le ministre peut-il donner des précisions?



[Text]

**Mr. Lang:** I would not really want to try to get into the detail of what may happen because that is perhaps still a bit speculative. But we are certainly looking at the existing law in relation to pilotage and examining what we ought to propose in the way of changes. It may well be that we will see that in the next session.

**Mr. Lumley:** My terminology may be incorrect, because I am not an expert in this field, but are the guidelines set down for private carriers—for example, the physical fitness standards for masters—the same as must be maintained by pilotage authority personnel?

**Mr. Lang:** There are licensing standards that apply. Mr. O'Neil, would you like to comment on this?

**The Chairman:** Mr. O'Neil.

• 1020

**Mr. W. A. O'Neil** (Commissioner, Canadian Coast Guard, Deputy Administrator, Marine Administration, Canadian Coast Guard, Ministry of Transport): There are different standards established for the licensing of pilots and for masters of ships at present.

**Mr. Lumley:** Did the act that was passed—in 1972, I think, if I am not mistaken—allow for two different standards or was it basically in the implementation of it?

**Mr. O'Neil:** The standards for pilots were first established in the new act, and they are national standards that apply to pilots across the country, as against the individual standards that the pilotage authorities might be involved in.

**Mr. Lumley:** As to persons working on private carriers on the Great Lakes, is it not a bit unfair that they do not have to have the same standards as some of the pilots? They are basically doing the same job; the master on a ship is basically doing the same job, as I understand it, as a pilot, yet they have two different standards. Is that equitable?

**Mr. O'Neil:** I think perhaps there is one exception to the equality, and that is that the pilots are required to board the vessels under conditions to which masters do not normally have to expose themselves. The pilots are required to go out on pilot boats in rough weather and to board under those circumstances.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Mr. Lang, I have been quite disappointed in the past in the department's attitude towards energy conservation. I have felt that there has been a kind of lacklustre performance in this area, and I was unable when we were getting information on the studies that had been done last summer to get any significant information on the amounts of energy that were used by the various transportation modes. I think this is a very relevant area when we are considering the relationship between STOL, LRC rail, and auto and so on. I was able to get some information through Energy Conservation and through Carleton University and so on. It let me to believe in this whole matter of long- and short-haul air traffic, there was a very very substantial energy use for short-haul aircraft. The figure we received was something like 12,000 Btu's for a 100-mile flight per passenger mile as opposed to 4,000 Btu's per passenger mile for a 1,600-mile flight. Given the fact that we are going to be in some difficulty as time goes on, particularly in the hydrocarbons and oil, this would seem to be one of those things we should be looking at very

[Interpretation]

**M. Lang:** Je ne peux vous donner trop de détails sur ce qui se passera car c'est encore du domaine de la spéculation. Mais en effet, nous étudions la présente Loi sur le pilotage ainsi que les modifications que l'on pourrait y apporter. La question sera probablement soulevée au cours de la prochaine session.

**M. Lumley:** Ma terminologie n'est peut-être pas exacte, puisque je ne suis pas un expert, mais les directives établies pour les transporteurs privés, par exemple, les normes de conditions physiques pour les capitaines, sont-elles les mêmes que pour le personnel de l'Administration de pilotage?

**M. Lang:** Il y a des conditions imposées pour l'obtention d'un permis. Pourriez-vous commenter M. O'Neil?

**Le président:** Monsieur O'Neil.

**M. W. A. O'Neil** (commissaire, Garde côtière du Canada, sous-administrateur, administration marine, ministère des Transports): A l'heure actuelle, nous appliquons des normes différentes pour l'octroi des permis aux pilotes et aux capitaines de navires.

**M. Lumley:** La loi qui a été adoptée en 1972, je crois, prévoyait-elle des normes différentes ou cette différence réside-t-elle seulement dans l'application?

**M. O'Neil:** Les normes s'appliquant aux pilotes sont stipulées dans la nouvelle loi, et ce sont des normes nationales qui s'appliquent à tous les pilotes du pays, par comparaison aux normes que chaque administration de pilotage peut appliquer.

**M. Lumley:** N'est-il pas injuste que les personnes travaillant à bord de transporteurs privés sur les Grands Lacs ne soient pas tenues d'obéir aux mêmes normes que d'autres pilotes? En fait, ils remplissent les mêmes tâches, le capitaine de navire remplit à peu près les mêmes tâches qu'un pilote, et cependant les mêmes normes ne s'appliquent pas aux deux. Est-ce juste?

**M. O'Neil:** Je crois que peut-être leurs tâches ne sont pas tout à fait semblables, les pilotes sont tenus de naviguer à bord des navires dans des conditions auxquelles ne sont pas normalement exposés les capitaines. Les pilotes sont tenus de naviguer à bord de navires par temps mauvais.

**M. Lumley:** Merci monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Lumley. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Monsieur Lang, j'ai été assez déçu dans le passé de l'attitude du Ministère envers la conservation de l'énergie. J'ai eu l'impression qu'il y avait certaines lacunes dans ce domaine et, lorsque nous avons reçu certains renseignements sur les études qui ont été faites l'été dernier, je n'ai pas pu obtenir de renseignements significatifs sur la quantité d'énergie utilisée par les divers moyens de transport. Je crois que ce sont des renseignements très pertinents quand on compare les ADAC, les trains LRC et l'automobile. J'ai pu obtenir certains renseignements de la direction de la conservation de l'énergie et de l'Université Carleton, etc. Ces renseignements m'ont porté à croire qu'il fallait beaucoup d'énergie pour maintenir des aéronefs à courte portée. D'après les chiffres qui nous ont été donnés, il fallait environ 12,000 Btus par mille, pour un vol de 100 milles, par comparaison à 4,000 Btus par mille, pour un vol de 1,600 milles. Étant donné que, dans l'avenir, nous aurons de la difficulté à nous approvisionner en hydrocarbures, il me semble que c'est un des aspects qu'il faudrait envisager très attentivement lorsqu'on étudie les meilleures façons

[Texte]

carefully when we examine the best ways of moving people and goods between, say, Ottawa and Montreal or even Ottawa and Toronto. It comes down to about 8,000 per trip of, I think, 500 miles, which incidentally I think is the average trip that Air Canada travels. Has your department recently been giving more thought to this particular matter, to the relationship of the energy use in short-haul versus long-haul air traffic?

**Mr. Lang:** We have. I think one of the most effective ways of reflecting the energy use and these other costs of short haul over long haul in air is to reflect it in the fares. You have seen that the fares recently filed for Air Canada and Canadian Pacific reflect rather larger percentage increases on the whole in the short-haul range. I think as we reflect these costs we will have some logical decision making on the part of people using the service to switch to lower-cost, lower energy-using services.

**Mr. McRae:** It seems to me that there is some variance. But I would question whether or not even with the new fare structure—and I am not aware of all the details—there would still be some considerable subsidy to the short-haul user by the long-haul user. The theory is that once you get to 35,000 feet friction is very low and you may as well go to Vancouver, in terms of fuel consumption. One of those areas which should gain from this shift in price—and I would hope in departmental attitudes—would be rail, particularly like LRC rail where the net loading factor is better, or at least where the net over to gross loading factor is better than it is in the standard rail system.

• 1025

The other thing that is extremely important is we have to try and induce people to move away from the auto which is the largest consumer. I gather that all things considered, 25 per cent to 35 per cent of the energy is used in transportation. The shift away from the auto to something like LRC should be one of the aims of the government. I would hope the department would come around to being far more aggressive in this area.

**Mr. Lang:** I agree with the objectives you indicate. I think we will be more aggressive in trying to have people understand what choice they are making as between different modes and help in different ways to have the advantages in front of them, timetables and the like, so they can choose intelligently.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to get into two areas with the Minister. One has been touched on briefly by Mr. Murta and I would like to start there. It concerns the work of the Hall Commission in Western Canada. The day before yesterday in Assiniboia, I had the opportunity to attend one of the commission hearings where two of the commissioners, Mr. Stewart and Mr. Cowan, were receiving the representations of a great many groups, most of them local representatives from in and around Assiniboia, about the future prospects for a number of rail lines in that area.

[Interprétation]

de transporter des gens et des marchandises entre, disons, Ottawa et Montréal ou même Ottawa et Toronto. Cela représente environ 8,000 par voyage de 500 milles, ce qui, soit dit en passant, est la distance parcourue en moyenne par les vols d'Air Canada. Votre ministère a-t-il envisagé plus sérieusement ce problème, c'est-à-dire le rapport entre la consommation d'énergie nécessaire pour le transport aérien sur de longs parcours et sur de petits parcours?

**M. Lang:** Oui, nous l'avons fait. Je crois que la meilleure façon de comparer la consommation d'énergie et d'autres coûts pour ce qui est des longs parcours et des petits parcours, est de comparer les tarifs. Vous avez vu que les tarifs déposés récemment par Air Canada et le Canadien Pacifique démontrent un pourcentage d'augmentation assez considérable dans l'ensemble pour les transports sur de petits parcours. Étant donné que cette augmentation des coûts entraînera une augmentation des tarifs, les clients devront plutôt se servir des services coûtant moins cher et demandant moins d'énergie.

**M. McRae:** Il me semble qu'il y a certaines variations. Mais je crois que même avec ces nouveaux tarifs, et je ne connais pas tous les détails, l'usager du transport sur de longs parcours subventionnera encore de façon considérable l'usager du transport sur de petits parcours. La théorie dont on se sert est la suivante: à 35,000 pieds d'altitude, la friction est minime et il n'en coûte pas plus cher de se rendre à Vancouver, pour ce qui est de la consommation de combustible. Un des domaines qui profiterait de ces changements de prix et, aussi, je l'espère, de ces changements d'attitude de la part du Ministère, serait le transport ferroviaire, surtout les trains LRC dont le facteur de charge nette est meilleur, ou du moins dont le facteur de charge nette par comparaison au facteur de charge brute est plus favorable que dans le cas du système ferroviaire habituel.

Il est aussi extrêmement important de tenter d'encourager les gens à délaisser l'automobile, qui est le plus grand consommateur d'énergie. Tout bien considéré, 25 à 35 p. 100 de l'énergie sert au transport. Le gouvernement devrait avoir pour but d'encourager les gens à délaisser l'automobile pour se servir du train comme les trains LRC. J'espère que le Ministère sera beaucoup plus actif dans ce domaine.

**M. Lang:** Je suis d'accord avec les objectifs que vous mentionnez. Je crois que nous nous occuperons plus de montrer aux gens comment faire un choix entre les différents moyens de transport et de leur faire connaître les avantages, comme les horaires, etc., pour qu'ils puissent choisir de façon intelligente.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McRae.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais discuter de deux domaines précis avec le ministre. M. Murta a parlé d'un de ces domaines brièvement, et j'aimerais commencer par celui-là. Il s'agit du travail de la Commission Hall dans l'Ouest du Canada. Avant-hier, j'ai eu l'occasion d'assister à une des audiences de la Commission, à Assiniboia, où deux commissaires, M. Stewart et M. Cowan, entendaient les représentations de nombreux groupes, la plupart des représentants locaux des environs d'Assiniboia, au sujet des perspectives d'un certain nombre de lignes de chemin de fer dans cette région.



[Text]

Mr. Minister, I know you cannot get very specific about the work of the Hall Commission because it is ongoing and they are several months away from making any final recommendations, but in the time that I have had to observe what Mr. Justice Hall and his commissioners have been doing and the kinds of meetings they have been having across the Prairies, I have come up with a few pretty firm impressions. One of them is that the Chief Commissioner, and his four commissioners are certainly, in their efforts in Western Canada, establishing a great measure of goodwill amongst the people whom they deal with and talk to and hear from. I think they are engaged in a very credible exercise that is certainly improving the understanding of people in the area. I presume, on the other side of the question, the people in the various areas being heard from, are improving the understanding and the information base with which the commission will be dealing.

The second general impression that I gathered is that the calibre of the briefs being presented by these various groups and organizations coming forward is just excellent. I would think this material in the hands of Mr. Justice Hall, and eventually through him to the government, would be invaluable to the future decisions that may be made about the Prairie rail network. Mr. Minister, I understand they would have to be general comments, but have you any impressions of the Hall Commission work at this stage?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have received communication from a lot of people who were concerned about the issues before the Hall Commission, and also people who have submitted briefs to the Commission. Many of them have sent me copies of their briefs so I can confirm your impression that there has been some excellent work done by communities and by particular groups that have put information before the commission. I think it has been universal. As a comment in the letters I have received, that the Hall Commission is doing an excellent job. I do not recall a single negative or contrary comment in all the correspondence I have received. I certainly commend the Commissioners for the way in which they have been going about their work.

Mr. Goodale: We will all be looking forward to the report which Mr. Justice Hall produces later this year—or as soon as he can produce it—because it is one of fundamental importance to the West.

• 1030

May I just touch on another item in the supplementary estimates, Mr. Chairman? It is Vote L56b. Seeing Mr. O'Neil at the table reminds me of the Maritime experience that we have just gone through in this Commission with Bill C-61, the Maritime Code Act. That brings me back to a maritime subject.

The member of Parliament for that particular area of British Columbia is one who has been especially concerned about the activities and the future prospects on the West Coast of coastal ferries. I know that he was particularly relieved to see the proposal for this item coming forward. Mr. Chairman, could the Minister outline precisely the nature of that expenditure and the reasons for it?

[Interpretation]

Monsieur le ministre, je sais que vous ne pouvez pas nous donner des détails très précis au sujet du travail de la Commission Hall parce qu'il n'est pas terminé et qu'il faudra plusieurs mois avant qu'elle fasse ses recommandations finales. Mais en observant ce qu'ont fait le juge Hall et ses commissaires et le genre de réunions qu'ils ont tenues dans les Prairies, j'ai pu me faire une opinion. Premièrement, par leurs efforts, le commissaire principal et ses quatre commissaires ont créé beaucoup de bonne volonté chez les gens avec lesquels ils discutent. Je crois qu'ils font un travail très valable qui améliore certainement la compréhension des gens de cette région. D'autre part, je suppose que les gens que l'on consulte dans les diverses régions augmentent la compréhension de la Commission elle-même et lui fournissent beaucoup de renseignements.

Deuxièmement, la qualité des mémoires présentés par divers groupes et organismes est excellente. Je crois que les documents qu'a reçus le juge Hall, et que recevra le gouvernement par son entremise, aideraient considérablement à prendre des décisions au sujet du réseau ferroviaire des Prairies. Monsieur le ministre, je comprends que vos observations ne peuvent être que d'une nature générale, mais avez-vous une opinion sur le travail de la Commission Hall?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, bien des gens intéressés aux questions dont discute la Commission Hall ont communiqué avec moi, ainsi que des gens qui ont présenté des mémoires à la Commission. Nombre d'entre eux m'ont envoyé des exemplaires de leurs mémoires et je puis vous confirmer que les collectivités et les groupes qui ont donné des renseignements à la Commission ont fait un excellent travail, et ce d'une façon générale. On me dit toujours que la Commission Hall fait un travail excellent. Je ne me souviens pas d'une seule remarque critique à son égard dans toute la correspondance que j'ai reçue. Je tiens à féliciter les commissaires de la façon dont ils s'acquittent de leur tâche.

M. Goodale: Nous attendons avec impatience le rapport que fera M. le juge Hall au cours de l'année ou plus tard, parce qu'il sera d'une importance capitale pour l'Ouest.

J'aimerais maintenant aborder un autre sujet du budget supplémentaire, monsieur le président, c'est-à-dire le crédit L56b. La présence de M. Neil à ce comité me rappelle le travail que nous venons de terminer en ce qui concerne le Bill C-61, Loi sur le Code maritime. Nous voici encore une fois devant un sujet maritime.

Le député de la région de la Colombie-Britannique concernée a manifesté un intérêt spécial en ce qui concerne les activités et les perspectives futures des traversiers qui desservent la côte du Pacifique. Je sais qu'il a été très heureux d'apprendre la décision réflétée dans ce crédit. Le ministre pourrait-il nous expliquer la nature de cette dépense et les raisons qui l'ont motivée?

[Texte]

**Mr. Lang:** It was a special loan allocation to Coast Ferries Limited which was affected by some significant slow-down in the activity in the logging industry in British Columbia throughout the past year. That raised the question of our role in relation to this specific British Columbia coastal ferry.

Where in a more remote area of that coast we have participated in paying a part of the cost of operation, we also have a variety of forms of participation in different ferries on the coast of Eastern Canada, some of them serving simply one province as well as some of them interprovincial. We are working towards a rationalization of our over-all approach as the federal government to assistance in this case.

We were really not at a conclusion of that policy when this particular issue arose, and when the financial difficulty, because of the loss of business of Coast Ferries Limited, came to our attention, particularly as a result of the efforts of Jack Pearsall who is from that area. We decided that rather than have the rather unsatisfactory answer of no help at all while we thought through our way to the policy, we ought to extend this helping hand. We made it clear that it was in no way a commitment to the future and no way of a prejudgment of what our eventual policy would be.

**Mr. Goodale:** Well, I know you and Mr. Pearsall have the support of Ma Murray on that particular point in that area of British Columbia. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Loiselle.

**M. Loiselle (Chambly):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, un groupe de députés rencontrait récemment les représentants du National Canadien en vue de discuter le transport urbain, et interurbain dans la région de Montréal. Ces représentants nous ont laissé entendre qu'à la suite d'un déficit d'environ 6 millions de dollars, ils n'avaient qu'une seule solution, soit augmenter le coût des tarifs de 25 p. 100 et ce, annuellement d'ici 1980, et diminuer la qualité du service. Le lendemain de cette rencontre, le ministre Mailloux déclarait qu'il remettait en cause la construction du métro et également toute la question du transport dans le Montréal métropolitain, sur la rive sud ainsi que sur la rive nord, et qu'il voulait en arriver à une étude pour favoriser l'intégration de tous les moyens de transport. Au même moment, je sais également que votre Centre de recherche à Montréal a reçu certains mandats de la province de Québec pour faire certaines études sur d'autres moyens de transport et une évaluation de la technique et de la rentabilité de ces moyens-là. On a ouï-dire également que votre ministère semblait vouloir adopter la politique suivant laquelle le transport à l'intérieur d'une province soit de juridiction provinciale, et que l'on allait proposer une subvention équivalent à 50 p. 100 du coût de l'équipement devant emprunter l'infrastructure existante, à savoir, le réseau ferroviaire. Est-ce que vous pourriez nous éclairer davantage sur cela?

**Le président:** Monsieur le ministre.

• 1035

**Mr. Lang:** I should say, Mr. Chairman, first of all, that I think the transport study or research group to which you referred was a provincially-sponsored organization rather than the federal Transportation Development Agency. But, in the over-all, I should indicate that it is our view that the

[Interprétation]

**M. Lang:** Il s'agit d'un prêt spécial accordé à la *Coast Ferries Limited*, qui a été affectée par le ralentissement sensible des activités dans l'industrie du bois, en Colombie-Britannique, pendant toute l'année dernière. Cette situation nous a obligé de considérer quelle devrait être notre responsabilité à l'égard de ce service particulier de traversiers en Colombie-Britannique.

Nous avons participé au coût d'exploitation dans les parties les plus éloignées de la côte du Pacifique et nous avons également mis au point certaines formules de participation financière dans les cas de services traversiers dans l'Est du Canada, certains de ces services desservant seulement une province et d'autres assurant un lien interprovincial. Nous essayons d'élaborer une approche globale pour l'aide fédérale dans ce domaine.

Cette politique n'avait pas encore été formulée lorsque les difficultés financières de la *Coast Ferries Limited* nous ont été signalées par le député de la région, M. Pearsall. Plutôt que de ne rien faire en attendant la formulation d'une politique, nous avons décidé d'offrir cette aide. Nous avons bien précisé qu'il ne s'agissait pas d'un engagement pour l'avenir et ne pourrait constituer un signe de notre politique future.

**M. Goodale:** De toute façon, je sais que Ma Murray vous a donné son appui, à M. Pearsall aussi. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Loiselle.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, along with a group of MP's I recently met some representatives of the Canadian National to discuss urban and inter-urban transport in the Montreal area. We were told that because of a \$6 million deficit, the CN had no choice but to increase fares by 25 per cent every year, until 1980, and lower the quality of service. The following day, the Quebec Government Minister, Mr. Mailloux, said that the subway construction program was being shelved for the time being as well as the entire question of transport in Metropolitan Montreal including both the North and South shores and that a study would be undertaken to find ways of integrating all means of transport. At the same time, I know that your research centre in Montreal was asked by the Province of Quebec to carry out certain studies in other means of transport from a technical and cost point of view. We also heard that your department seemed to be adopting a policy that transportation within a province was a matter of provincial jurisdiction and that a subsidy payment soon would be required, equal to 50 per cent of the cost of equipment using the existing infrastructure that is the rail network. Could you cast some more light on this subject?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**M. Lang:** Je devrais dire d'abord, monsieur le président, que le groupe de recherche auquel on a fait allusion est un organisme provincial et non pas l'agence fédérale du développement des transports. À notre avis, la responsabilité principale d'un service de train de banlieue revient à la



[Text]

prime responsibility for commuter services has to be seen as being that of the city and of the province and that therefore the question of what kind of development should take place in the Montreal region is something with which the provincial government and the city ought really to be seized.

I understand there indeed have been some meetings between these two levels of government and the providers of commuter service and the railways about the commuter situation in the Montreal area. We really see it as basically something that should be dealt with by the province and the municipality, as indeed is happening in the case of Toronto and the Province of Ontario.

We do, of course, have an interest in the development of good commuter and urban transit systems and we have a program, which was announced last summer, to give some assistance to commuter-type programs developed in the future. We are looking at the other part of that question, the other urban transit issues and the kind of assistance we ought to give there, but we have not yet reached a decision about the way in which we should assist.

**M. Loiselle (Chambly):** Monsieur le président, on se rend compte aujourd'hui que c'est justement le trop grand nombre de personnes impliquées en matière de transports qui complique un peu les cartes. Ce que le bras gauche fait, est fait en ignorant le bras droit. C'est probablement ce qui nous a amenés à Montréal, à avoir des gens favorisant le métro, et d'autres favorisant autres choses, et finalement c'est le gouvernement fédéral qui paie. A ce propos je lisais une étude du ministère des Transports de la Province de Québec qui préconisait, il s'agissait du moins d'une hypothèse de travail, la construction de deux autres ponts. Le gouvernement fédéral entretient le Pont Champlain, le Pont Victoria et le Pont Jacques-Cartier, à Montréal. J'ai appris par vos fonctionnaires que vous négociez la remise de Pont Champlain à la Province de Québec; c'est ce qui nous empêchait d'accepter la demande de la Commission de transport de la Rive Sud de ne pas payer un certain taux de péage qui représente \$52,000. Je l'avoue honnêtement, je ne vois pas pour quelle raison la Province serait intéressée à reprendre ce pont-là, alors qu'elle a un net avantage à voir l'entretien... payé par le gouvernement fédéral. Quand on m'a servi cet argument-là, ça m'a fait rire un peu parce que, étant donné que la Province et les villes tant de banlieue que de Montréal nous demandent d'aboutir à une politique en matière de transports urbain et interurbain, on se refuse d'aider une commission de transport pour une somme de \$52,000, qui est un peu pour nous comme une goutte dans l'océan. Alors je voudrais connaître votre position là-dessus, d'abord quant on transfère des fonds et, ensuite quant au paiement de ce \$52,000 par la commission de transport.

**Mr. Lang:** Well, the discussions have been going on for some time about the transfer of the bridges. Again, logically, having regard to what goes on normally in highway and provincial systems of transport, they are not to be a federal responsibility and we are therefore discussing the transfer. The discussions have not been progressing very rapidly. They have been going on for a long time and there does not seem to be any great sense of urgency about the issue.

I did say in the House the other day that the issue of our collecting tolls in relation to public transit buses was a complication in the discussions in that it might be wrong for us to make that kind of change in advance of an

[Interpretation]

ville et à la province et, pour cette raison, la formulation d'un système de transport pour la région de Montréal est une question qui intéresse surtout la ville de Montréal et la province.

Je crois comprendre qu'il y a eu des réunions entre les deux paliers de gouvernement et les chemins de fer qui fournissent ce service de banlieue sur la situation actuelle à Montréal. Nous croyons que c'est à la province et la municipalité de trouver des solutions, et c'est effectivement ce qui se passe dans le cas de Toronto et la province d'Ontario.

Il est évident que nous accordons une certaine importance à la mise au point d'un bon système de service de banlieue et de transport urbain. Et nous avons annoncé, l'été dernier, un programme destiné à offrir de l'aide aux systèmes de transport urbain élaborés à l'avenir. Nous étudions d'autres questions dans le domaine des transports urbains et le genre d'aide que nous devrions fournir, mais nous ne sommes pas encore parvenus à une décision là-dessus.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Mr. Chairman, we are starting to realize today that it is because of the excessive number of participants in the transport field that matters are so complicated. The right hand does not always know what the other hand is doing. It is probably because of this situation that some people in Montreal are in favour of the subway, while others advocate different solutions, and it is the federal government which pays in the final analysis. There is a study of the Quebec Department of Transport recommending, as a working hypothesis at least, the construction of two other bridges. The federal government is now responsible for the up-keep of the Champlain bridge, Victoria bridge and Jacques Cartier Bridge in Montreal. I learned from department officials that you are negotiating the handing over of the Champlain Bridge to the Province of Quebec. It was for this reason that we were unable to accept the request from the South Shore Transit Commission asking to be exempted from toll charges amounting to \$52,000. Quite frankly, I do not see why the province would be interested in taking over this bridge when it is to its advantage to have the federal government continue to look after its up-keep and pay all costs. I am rather amused whenever I hear this argument, in view of the fact that the province, as well as the City of Montreal, and surrounding suburbs, are asking us to come up with a policy concerning urban and inter-urban transit, and yet, we refuse to come to the aid of a transit commission in need of \$52,000. That is an amount, which for us, is just a drop in the bucket. I would like to know what your position is relating to this transfer of funds and the payment of \$52,000 by the Transit Commission.

**M. Lang:** La question des ponts fait l'objet de discussions depuis longtemps. Normalement, dans un réseau routier provincial, les ponts ne sont pas une responsabilité fédérale, et c'est pour cette raison que nous envisageons le transfert à la province. Il n'y a pas eu de progrès très rapide dans les discussions. Elles se poursuivent depuis longtemps déjà, mais la question ne semble pas urgente.

J'ai déclaré à la Chambre, l'autre jour, que l'idée de percevoir des droits d'entrée pour les autobus de transport public compliquait les discussions; et qu'il serait peut-être déplacé pour nous de faire ce genre de changement avant

[Texte]

arrangement with the province about the taking over of the bridges, then it would be their decision and we would not have seemed to jump ahead with our decision. It may be something we can discuss further with the province.

**M. Loiselle (Chambly):** Merci.

• 1040

**The Chairman:** Merci, Monsieur Loiselle. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, will the proposal to increase the airline user charges and security checks—which in the eyes of many are exorbitant—have to comply with the Anti-Inflation Board guidelines that have been established?

**Mr. Lang:** In a broad sense. We have to be conscious of the Anti-Inflation Board program, of course. But where government services are being provided at less than cost, there is a broad exception in the guidelines allowing for a policy decision to be taken, which really says that governments, provincial and federal, ought to be able to switch the source of revenue from the general taxpayer to the user—or in the other direction depending on policy.

**Mr. Mazankowski:** In other words, you have one set of rules for government and another set of rules for the private citizen.

**Mr. Lang:** No. In fact, in the private sector firms are selling goods at a loss, they can increase their prices whenever they have an opportunity to bring their returns up to cover their costs. They do not have to go on losing if they have an opportunity to sell their goods at a better price.

**Mr. Mazankowski:** Was this something that was a bit of an afterthought? It seems to me that around November when the proposal was initiated, there was some suggestion that such an increase may not comply with the guidelines set out by the Anti-Inflation Board and that the proposal was being deferred. Then a little later the President of the Treasury Board, I believe, announced the intention of extracting another \$20 million or \$22 million in the form of increased user charges. Why was there a change of attitude at that time?

**Mr. Lang:** When the policy began, there were certainly two arguments as to which way governments ought to go in these charges. This was a matter that was the subject of discussion with the provinces and we had some flexibility in our own approach to go one way or the other. In the end, it was our view and that of many of the provinces that governments had to be free to make a change here.

The argument on the other side was really presentation; that it would seem as though we were offending the guidelines whereas, because we were not yet recovering full costs, we were within them. But we knew that some people would see increases in tariffs as offending the guidelines, if they were significant. We concluded that the right policy was to give governments the freedom to make these changes.

[Interprétation]

que la province ait pris des dispositions pour reprendre les ponts. Ce serait donc leur décision, nous n'aurions pas l'air de vouloir les précéder. Nous pourrions en discuter d'avantage avec la province.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Thank you.

**Le président:** Thank you, Mr. Loiselle. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, cette proposition visant à augmenter les frais pour les usagers d'avions de même que les vérifications sécurité qui sont, de l'avis de beaucoup, exorbitantes, devra-t-elle se conformer aux lignes directrices de la Commission de lutte contre l'inflation?

**M. Lang:** Oui, dans un sens large du mot. Nous devons tenir compte du programme de la Commission de lutte contre l'inflation, évidemment. Mais là où les services gouvernementaux sont offerts à un prix inférieur au coût, il y a, dans les lignes directrices, des exceptions générales permettant une prise de décision politique spécifiant que les gouvernements, provinciaux et fédéral, doivent pouvoir transférer la source de revenu du contribuable à l'usager ou dans l'autre sens, selon la politique.

**M. Mazankowski:** Autrement dit, vous avez une série de règlements pour le gouvernement et une autre pour les citoyens.

**M. Lang:** Non. Dans le secteur privé, les sociétés peuvent vendre des biens à perte, et elles peuvent augmenter leurs prix lorsqu'elles en ont l'occasion, pour que leurs recettes couvrent leurs coûts. Elles n'ont pas à subir des pertes, si elles peuvent vendre à un meilleur prix.

**M. Mazankowski:** Est-ce que ce n'est pas un peu une réflexion après coup? Il me semble qu'aux environs du mois de novembre, lorsque la proposition a été présentée, on avait prétendu qu'une telle augmentation ne se conformait peut-être pas aux lignes directrices établies par la Commission de lutte contre l'inflation, et que la proposition était remise à plus tard. Par après, le président du Conseil du trésor a annoncé son intention d'obtenir \$20 à \$22 millions sous forme d'augmentation des frais pour les usagers. Pourquoi y a-t-il eu changement d'attitude à ce moment-là?

**M. Lang:** Lorsque la politique a été adoptée, il y avait deux arguments quant à la façon dont les gouvernements pouvaient imposer ces frais. Cette question a fait l'objet de discussions avec les provinces, et nous pouvons assez facilement nous engager dans une voie ou dans l'autre. Nous avons finalement décidé, de même que plusieurs provinces, que les gouvernements devaient être libres d'effectuer le changement.

L'argument dans l'autre sens était un argument de présentation; en réalité, on pouvait avoir l'impression que nous étions en contravention des lignes directrices, alors que comme nous ne recouvrons pas tous les coûts, nous étions toujours dans la limite des lignes directrices. Nous savions, toutefois, que certaines personnes verraient ces augmentations de tarifs comme une infraction aux lignes directrices, si les augmentations étaient importantes. Nous avons donc conclu que la politique à suivre était de donner aux gouvernements la liberté de faire ces changements.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Am I to take it then that it will not be necessary for your department to seek the clearance of the Anti-Inflation Board in proposing these increases in tolls?

**Mr. Lang:** That is right; certainly as long as we are in the area below cost recovery.

**Mr. Mazankowski:** Will the Anti-Inflation Board automatically examine the proposal to ensure that your Ministry is not offending the guidelines? Will that become automatic or do you have to take it to the Anti-Inflation Board as a matter of routine?

**Mr. Lang:** No. The treasury boards or equivalent bodies of the various governments have this responsibility.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Shall we carry the Votes?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b, and 102b agreed to.

**The Chairman:** Shall I report them to the House?

• 1045

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The next meeting of the Committee will be Monday evening, March 15, at 8 p.m., when we will continue to deal with the Pacific Rim Access Project.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, copies of the CTC notice of hearings with the alternatives for study are now here.

**The Chairman:** I will have this distributed to the members. I would like to thank the Minister and his officials for appearing this morning.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Si j'ai bien compris, votre ministère n'aura pas à demander l'autorisation à la Commission pour proposer cette augmentation de péages?

**M. Lang:** C'est exact, aussi longtemps que nous serons en-deçà du recouvrement des coûts.

**M. Mazankowski:** Est-ce que la Commission examinera automatiquement la proposition pour s'assurer que le Ministère ne contrevient pas aux lignes directrices? Est-ce fait automatiquement ou devez-vous vous-mêmes la présenter à la Commission anti-inflation comme question de routine?

**M. Lang:** Non. Le Conseil du trésor ou les organismes équivalents des divers gouvernements en seront chargés.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Les crédits sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

Les crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, 99b, L101b et 102b sont adoptés.

**Le président:** Puis-je faire rapport à la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La prochaine réunion aura lieu le lundi 15 mars à 20 heures. Nous poursuivrons l'étude du projet d'accès à la périphérie du Pacifique.

**M. Lang:** Monsieur le président, les copies d'avis d'audiences de la CTC et des séances d'étude alternatives sont arrivées.

**Le président:** Je vais les faire distribuer aux membres du Comité. Je remercie le ministre et ses hauts fonctionnaires d'être venus ce matin.

La séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.







HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43

Monday, March 15, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 43

Le lundi 15 mars 1976

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Documents relating to transportation  
in Canada

CONCERNANT:

Documents ayant trait aux transports  
au Canada

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Anderson	Ellis
Benjamin	Fleming
Campagnolo (Mrs.)	Forrestall
Condon	Fortin
Douglas (Bruce-Grey)	Goodale

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Horner	Masniuk
Loiselle (Saint-Henri)	Mazankowski
Lumley	Murta—(20)
McCain	
McIsaac	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Richard Rumas

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, March 15, 1976:

Mr. Harquail replaced Mr. Railton  
Mr. Condon replaced Mr. Watson  
Mr. Fleming replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)  
Mrs. Campagnolo replaced Mr. McRae  
Mr. Anderson replaced Mr. Harquail

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 15 mars 1976:

M. Harquail remplace M. Railton  
M. Condon remplace M. Watson  
M. Fleming remplace M. Loiselle (*Chambly*)  
M<sup>me</sup> Campagnolo remplace M. McRae  
M. Anderson remplace M. Harquail

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 15, 1976

(45)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:14 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Anderson, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Mrs. Campagnolo, Messrs. Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Goodale, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley and Murta.

*Other Members present:* Messrs. Cadieu, Hnatyshyn and Huntington.

*Witnesses: From the Department of Transport:* Mr. D. H. W. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister (Planning and Development) and Mr. R. T. Lewis, Program Director, Pacific Rim Access Project.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (See *Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Kirkwood made a statement.

The witnesses answered questions.

At 9:56 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 15 MARS 1976

(45)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 14 sous la présidence de M. John Campbell (président)

*Membres du Comité présents:* MM. Anderson, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), M<sup>me</sup> Campagnolo, MM. Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Goodale, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley et Murta.

*Autres députés présents:* MM. Cadieu, Hnatyshyn et Huntington.

*Témoins: Du ministère des Transports:* M. D. H. W. Kirkwood, premier sous-ministre adjoint (planification et développement) et M. R. T. Lewis, directeur des programmes, Projet d'accès aux pays en bordure du Pacifique.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les Transports au Canada. (Voir *procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

M. Kirkwood fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 56, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Richard Rumas

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, March 15, 1976

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We have the quorum necessary to begin questions and answers. The orders of the day are the documents relating to transportation in Canada, and this evening the Committee is to resume discussion on the Pacific Rim Access Project.

We are pleased to have with us this evening Mr. D. H. W. Kirkwood, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, and Mr. R. T. Lewis, the Program Director, who gave us the presentation a couple of weeks ago. Mr. Kirkwood might have a few comments, to refresh the memories of those who were not present, in regard to the Pacific Rim Access Project then we can proceed immediately to the questions and answers. Mr. Kirkwood.

**Mr. D. H. W. Kirkwood (Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development, Ministry of Transport):** Thank you Mr. Chairman. I do not think there is very much I would wish to say at the outset, except that the list, which has been distributed, I believe, of prospective witnesses includes the name of Mr. Mulder, the Assistant Deputy Minister for Strategic Planning; he appears to have been delayed, I expect he will be joining us.

Mr. Lewis, as the Chairman has mentioned, gave the presentation at the session of the Committee a couple of weeks ago that began consideration of this subject. As I think he explained—although I, unfortunately, was unable to be present that evening, I was out of town—we use this term Pacific Rim Access Project to identify the work that is going on in the planning and development sector of the department on a wide range of individual subjects, all bearing in one way or another upon the problem of ensuring adequate transport capability for the movement of goods from the western part of Canada onto ships carrying those goods to the rest of the world, principally Pacific countries. In other words, the Pacific Rim Access Project is concerned with freight movement, it is concerned with all modes by which freight moves, it is concerned with questions of rail and highway capacity; with the projections of the traffic growth in the goods that move by those methods; with the adequacy of port facilities for handling the goods; for the total package of facilities required for the movement of freight to overseas markets by way of the Pacific Coast.

• 2015

In his presentation, Mr. Lewis gave an indication of the particular areas where we foresee possible problems, possible bottlenecks; identified our tentative judgement as to where the priorities lie for action, and outlined a view of some of the actions which it would appear desirable to take.

I do not know whether Mr. Lewis would want to qualify in any way the description I have given of his presentation.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 15 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons suffisamment de membres pour commencer la période des questions. A l'ordre du jour, les documents portant sur le transport au Canada; le Comité poursuit son étude du Projet d'accès à la région du Pacifique.

Nous accueillons ce soir M. D. H. W. Kirkwood, sous-ministre adjoint principal, planification et développement, ainsi que M. R. T. Lewis, directeur du programme; ils ont déjà fait un exposé devant le Comité il y a environ deux semaines. M. Kirkwood voudra peut-être résumer brièvement ce qui a déjà été dit au sujet du Projet d'accès de la région du Pacifique au profit des membres du Comité qui n'ont pu assister à la dernière séance. Nous passerons ensuite aux questions. Monsieur Kirkwood.

**M. D. H. W. Kirkwood (sous-ministre adjoint principal, planification et développement, ministère des Transports):** Je vous remercie, monsieur le président. Il n'y a pas tellement à dire en guise d'introduction; il faut peut-être signaler cependant que l'un des témoins possibles pour ce soir, M. Mulder, sous-ministre adjoint à la planification stratégique, a été retardé, semble-t-il; il est à espérer qu'il pourra être là un peu plus tard.

Comme vous l'avez signalé, M. Lewis a fait il y a environ deux semaines un exposé sur ce sujet. Comme il a dû l'expliquer, je n'étais pas là moi-même, j'étais en dehors de la ville. Le Projet d'accès à la région du Pacifique désigne tout le travail qui se fait au ministère en matière de planification et de développement et regroupe bon nombre de sujets, ayant tous quelque chose à voir avec la nécessité d'assurer un transport adéquat des marchandises de l'Ouest du Canada vers les navires qui assurent la liaison avec le reste du monde et surtout les pays du Pacifique. En d'autres termes, le Projet d'accès à la région du Pacifique s'intéresse au transport des marchandises, à tous les moyens de transport des marchandises, aux moyens de transport routier et ferroviaire, aux prévisions quant à l'accroissement du trafic, aux marchandises qui doivent être transportées, aux installations portuaires par lesquelles doivent passer ces marchandises, à l'ensemble des installations nécessaires pour le mouvement des marchandises vers les marchés étrangers en passant par la côte du Pacifique.

Dans son exposé, M. Lewis a indiqué quels étaient les domaines qui pouvaient présenter des difficultés, où il pouvait se produire des ralentissements; il a fait allusion à l'ordre de priorités que nous avons fixé pour les mesures à prendre ainsi qu'à ces mesures que nous préconisons pour régler les problèmes.

Maintenant, je ne sais pas si M. Lewis lui-même serait entièrement d'accord avec le résumé que je viens de faire de son exposé.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Kirkwood.  
Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am trying to refresh my memory, but as I recall the presentation, Mr. Chairman, there were recommendations about ports and some of the rail aspects.

First, regarding their projections and their recommendations regarding the port of Prince Rupert, which I am pleased to hear about, because we have been hearing about it...

**Mrs. Campagnolo:** Sixty-five years.

**Mr. Benjamin:** ... for the seven years that I have been here. It is a continuing subject in this Committee. Maybe things are going to start happening sometime in the next seven and a half years. Even with the present grain handling capacities at Prince Rupert and other limited facilities that are there, and I am told that with an additional train a week for 40 to 42 weeks a year, we could double our present grain-handling capacity at Prince Rupert without any increase in port facilities. Have you looked into that or do you agree with that?

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. R. T. Lewis (Program Director, Ministry of Transport):** I am not quite sure how I can respond to that sir.

As you know, up until last year the actual grain handling facilities at Prince Rupert were by hand manual.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Lewis:** Last year a program of improvement of those facilities was undertaken. I am not quite sure whether or not that is finished; I understand that it is. I can check on that for you.

**Mr. Benjamin:** On that point. We passed the estimates last year for automatic car unloaders. Has that been completed yet?

**Mr. Lewis:** That is the sort of thing I am talking about, sir. I am not sure of the progress on that. I know it was started, but I do not know if it has been completed, but I believe it almost is. There is some discussion under-way right now on the possibility of increasing grain shipments through the port without physically expanding the terminal itself, on the basis that the mechanical improvements would be sufficient to add the extra capacity in the terms you are talking about. The extra train a day, of course, would not make any significant impact on railway capacity.

**Mr. Benjamin:** Yes. Might I just comment, Mr. Chairman? A consultant told us five or six years ago that with one extra train a day—leaving out the rainy season when you have mud slides—we could handle it with the present facilities.

But there is another problem. If we are going to increase the handling of bulk commodities out of Prince Rupert, whether it is grain, coal, or potash, we need warehousing facilities. We all know that ships do not like to come in empty. They do not want to unload at Seattle or Vancouver and then proceed empty—to Prince Rupert. If they can load down there, they will. This means that we need to have more warehousing facilities in the port of Prince Rupert for unloading vessels so that we can get some two-way traffic. Does your study take that into account? What are the plans for that end of it?

[Interprétation]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Kirkwood.  
Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'essaie de me souvenir de ce qui a été dit; je pense que l'exposé faisait état également de recommandations concernant les ports et les chemins de fer.

En ce qui concerne les prévisions et les recommandations pour le port de Prince Rupert, d'abord, je dois dire que je suis très heureux d'en avoir des nouvelles, puisqu'il y a bien longtemps...

**Mme Campagnolo:** Soixante-cinq ans.

**M. Benjamin:** ... qu'on en parle; en fait, j'en ai entendu parler pendant les sept ans que j'ai passés ici. C'est un sujet qui revient continuellement devant le Comité. Il est à espérer qu'il va se passer quelque chose d'ici les prochains sept ans et demi. Avec les installations actuelles pour la manipulation des céréales à Prince Rupert, avec le peu dont on dispose déjà, il est possible, dit-on, d'accueillir un train de plus par semaine pendant 40 ou 42 semaines par année, et de doubler le volume des céréales. Êtes-vous d'accord avec cette opinion?

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. R. T. Lewis (directeur du programme, ministère des Transports):** Je ne sais pas comment je pourrais vous répondre.

Jusqu'à l'année dernière, vous savez que toutes les opérations à Prince Rupert se faisaient manuellement.

**M. Benjamin:** Je sais.

**M. Lewis:** Un programme d'amélioration des installations a été entrepris l'année dernière. Je ne sais pas s'il est terminé; on me signale qu'il l'est. Je vérifierai pour vous.

**M. Benjamin:** A ce sujet, nous avons approuvé, l'année dernière, des crédits pour l'achat de déchargeurs automatiques de wagons. Ont-ils été achetés?

**M. Lewis:** Comme je l'ai déjà dit, je ne sais pas où en est le programme au juste. Je sais qu'il a été entrepris, mais j'ignore s'il est terminé à ce stade-ci. Je crois savoir qu'il est terminé ou est sur le point de l'être. Il y a des discussions en cours concernant la possibilité d'accroître le volume des céréales sans agrandir le terminus lui-même; on croit qu'il serait possible de le faire simplement en améliorant les installations. Ajouter un train par jour ne pourrait contribuer en soi à accroître la capacité ferroviaire d'une façon significative.

**M. Benjamin:** C'est vrai? Il y a cinq ou six ans un expert nous avait dit qu'il était possible d'ajouter un train par jour sauf pendant la période des pluies, alors qu'il se produit des glissements de terrain. Il estimait que les installations actuelles pouvaient suffire.

Il y a un autre problème. Pour accroître le trafic des marchandises en vrac, comme les céréales, le charbon et la potasse, nous devons avoir suffisamment d'entrepôts. Nous savons tous que les armateurs n'aiment pas voyager à vide. Ils ne veulent pas avoir à décharger à Seattle ou Vancouver avant de se rendre à Prince Rupert à vide. S'ils peuvent tout faire au même port, ils le font. Nous devons donc avoir suffisamment d'entrepôts au port de Prince Rupert pour permettre aux navires de décharger et assurer un trafic dans les deux sens. Votre étude tient-elle compte de ce facteur? Quels sont vos projets en vue de remédier au problème?



[Text]

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** Once again, sir, the point about the patterns of coal traffic—with which I am very familiar, and I think it also applies to grain traffic—is that ships do in fact come in empty to the port in question.

Now, in terms of other general cargoes as you probably know the basic site construction for the Fairview Terminal was finished some six months ahead of schedule last summer. Right now the National Harbours Board is undertaking a series of discussions with people to find somebody who would be prepared to lease space at that terminal. That would, of course, involve loading and unloading and warehousing facilities for other types of cargo, which would provide the possibility of the kind of two-way traffic you are talking about. But that is a little bit further downstream than the immediate bulk commodity question I think we are talking about.

• 2020

**Mr. Benjamin:** I appreciate the problem. You do not need the same kind of railway equipment. If you are taking in bulk grain, coal and potash, it will mostly be hopper cars and gondola cars. You have to have other kinds of equipment to haul out other commodities.

You do not foresee problems, then, with the ocean-shipping people's being reluctant to use Rupert—to come in there unloaded in order to take on bulk commodities.

**Mr. Lewis:** In the first instance, certainly not; not in terms of bulk commodity trade. In terms of other types of trade, sure; that would be a problem, I suspect, in the longer term. As you may know, it is being studied right now by the B.C. government and by ourselves, particularly by marine people.

**Mr. Benjamin:** Looking at your railway map under the Pacific access projects, I notice you mention double-track expansion costs for the CN lines Vancouver to Redpass, Redpass to Edmonton, Edmonton to Saskatoon, and Saskatoon to Winnipeg, but only for the Vancouver-Golden part of the CP line. Is CN the only one that gave you some projections on double tracking? Why was the CP one left out? Surely the Calgary-Regina and probably Golden to Colvalli could be double tracked—and should be.

**Mr. Lewis:** The first projections which you saw on the CN, as I think we mention in a footnote, envisaged rather extensive double tracking by that railway. They have done a lot more homework and, as is also in that footnote, we have not been made aware of all of their figures and analysis yet; but they have cut back to quite a large extent in terms of the westward movement in so far as double tracking is concerned. For example, they had projected that they would have to start double tracking almost immediately in the canyon, and I think they are now backing off from that position.

**Mr. Benjamin:** In the Fraser Canyon?

**Mr. Lewis:** In the Fraser Canyon; I am sorry. There is some limited double tracking being done in Vancouver itself where there is a sort of combined CN-CP perception of the need to double track on the routes leading to Roberts Bank. The Edson-Redpass double-tracking program has been put back in time, although that is probably the first major bit of double tracking which will be undertaken in

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** En ce qui concerne le transport du charbon, que je connais très bien, et qui peut être comparé au transport des céréales, il faut bien dire que les navires accostent au port en question à vide.

Pour ce qui est des marchandises plus générales vous n'ignorez pas que la construction du terminus Fairview s'est terminée six mois plus tôt qu'il avait été prévu l'été dernier. Le Conseil des ports nationaux vient d'amorcer les pourparlers en vue de trouver des gens prêts à louer des emplacements à ce terminus. Une fois que ce sera fait, il sera possible de charger, de décharger et d'entreposer d'autres marchandises et d'accueillir le genre de trafic dans les deux sens que vous semblez souhaiter. Mais c'est un sujet qui s'éloigne déjà un peu de celui des marchandises en vrac dont nous avons parlé jusqu'ici.

**M. Benjamin:** Je connais le problème. Le matériel roulant n'est pas le même. Pour les céréales, le charbon ou la potasse, on fait appel aux wagons-trémies ou aux wagons-tombereaux. Les marchandises plus générales exigent d'autres wagons.

Donc, vous ne croyez pas que les armateurs pourront hésiter à venir à Prince Rupert à vide pour y charger des marchandises en vrac?

**M. Lewis:** Certainement pas pour les marchandises en vrac. Pour les autres marchandises, je suppose qu'il y aurait un problème à longue échéance. Mais, comme vous le savez, le sujet est actuellement à l'étude par le gouvernement de la Colombie-Britannique, les armateurs et nous-mêmes.

**M. Benjamin:** En examinant le tracé des lignes de chemins de fer pour le Projet d'accès à la région du Pacifique, je m'aperçois qu'il est question des coûts pour le prolongement des lignes à double voie du CN de Vancouver à Redpass de Redpass, à Edmonton, d'Edmonton à Saskatoon et de Saskatoon à Winnipeg; pour les lignes du CP, il n'y a que le tracé Vancouver-Golden qui est mentionné. Le CN est-il le seul à vous avoir fourni ses chiffres sur les lignes à double voie? Pourquoi le CP a-t-il été oublié? Les tracés Calgary-Regina et Golden-Colvalli peuvent sûrement être à double voie.

**M. Lewis:** Les premiers chiffres que vous avez vus pour le CN, comme le signale une note en bas de page, font état d'un projet considérable de construction de lignes à double voie par cette compagnie. Depuis ce temps, il y a eu encore passablement de travail de fait, de sorte que, comme le signale aussi la note au bas de la page, nous n'avons pas les derniers résultats. Tout ce que nous pouvons vous dire, c'est qu'il y a eu des réductions considérables dans le projet initial de construction de lignes à double voie vers l'Ouest. Par exemple, il avait été question de commencer presque immédiatement la construction de lignes à double voie dans le canyon; maintenant, tout est remis en question.

**M. Benjamin:** Dans le canyon du Fraser?

**M. Lewis:** Dans le canyon du Fraser, exactement. Des voies doubles sont construites actuellement à Vancouver même, là où le CN et le CP s'entendent sur la nécessité de doubler le tracé vers Roberts Bank. Le projet de construction de lignes à double voie entre Edson et Redpass a été retardé, même si c'est probablement le premier projet qui sera mis en route pour améliorer le transport des marchan-

[Texte]

terms of the westward flow of goods. In terms of the CP line, so far they have not come forth with any hard projections on their double tracking.

**Mr. Benjamin:** You did not do any on your own?

**Mr. Lewis:** We did as much as we could without going to them on that yet, I think, but we did not foresee any basic need for that.

**Mr. Benjamin:** On some of these routes you have a triangle or a circle. Did you look at the matter of joint running rights? For example, you were taking coal out of Brazeau down to Vancouver. Did you look at more out of the Kaiser-Fort Macleod area? Did you take a look at the loads going in one direction on one part of the track and the empties coming back on the other track?

**Mr. Lewis:** This, in fact, is being looked at very hard by a study called the Joint Track Usage Study, which is being done by CN, by CP, by the railway branch in Transport Canada, and by some people at Queen's University.

**Mr. Benjamin:** Did you do any projections, or do you know of any plans by the railroads to do any electrifying of some of that trackage?

**Mr. Lewis:** We have certainly heard the word electrification mentioned, but never in terms of hard concrete plans. I do not think we have looked at it any further than we had looked at it last year.

**Mr. Benjamin:** They have been mentioning it for 20 years.

**Mr. Lewis:** Yes, that is right.

**Mr. Benjamin:** One other question, Mr. Chairman, and then I will let my colleagues take a run at this.

I notice on page 4 a list of major uncertainties. Why do you call them uncertainties? Is your projection based on something other than what is already the case? I mean, if you were trying to guess ahead I suppose anything would be an uncertainty, whether it is B.C. and Alberta coal policies or Saskatchewan potash policy. Do you have any reason to feel that it would be anything less than, or different from, or more than what it is now?

• 2025

**Mr. Lewis:** I guess the uncertainties differ by the type of uncertainty we have quoted. In terms of B.C. coal policy, as far as we can gather, we would expect that B.C. would probably permit the export and that the companies would be prepared to export under their conditions the amounts of coal that we have foreseen coming from B.C.

In terms of Alberta, we just do not know—and that is for both eastward and westward movement of coal; although I gather that the Alberta people are proposing to make a coal policy statement fairly shortly, perhaps in the next week or so, or month or so: I am not quite sure which.

[Interprétation]

dise vers l'Ouest. En ce qui concerne le CP, il n'a pas encore établi ses prédictions concernant la construction de lignes à double voie.

**M. Benjamin:** Et vous n'avez pas essayé de le faire vous-même?

**M. Lewis:** Nous avons fait le plus possible sans avoir à le consulter; n'avons pas constaté de besoin fondamental.

**M. Benjamin:** Certains de ces tracés sont en triangle ou en cercle. Avez-vous examiné la question du contrôle multiple des droits de passage? Vous avez parlé, par exemple, du charbon de Brazeau qui est expédié sur Vancouver. Avez-vous tenu compte de ce qui se fait dans la région de Kaiser-Fort Macleod? Avez-vous tenu compte des trains chargés qui vont dans une direction sur une voie et des trains vides qui reviennent sur l'autre voie?

**M. Lewis:** Toutes ces questions font l'objet d'une étude poussée appelée l'étude sur l'utilisation commune des voies, et qui est menée par le CN, le CP, la direction des chemins de fer de Transports Canada et des experts de l'université Queen.

**M. Benjamin:** Les chemins de fer ont-ils établi des prédictions ou des projets concernant l'électrification de certaines de ces voies?

**M. Lewis:** il a été question de l'électrification, mais pas comme d'une proche possibilité. Nous en sommes à peu près au même stade que l'année dernière.

**M. Benjamin:** Il en est question depuis 20 ans.

**M. Lewis:** Je sais.

**M. Benjamin:** Je pose une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président, avant de céder ma place à quelqu'un d'autre.

Je vois à la page 4 une liste des principaux impondérables. Pourquoi les appelez-vous des impondérables? Vos précisions se fondent-elles sur autres chose que des faits? Évidemment, lorsqu'on établit des prévisions, tout peut être un impondérable, que ce soit la politique de la Colombie-Britannique et de l'Alberta pour le charbon ou celle de la Saskatchewan pour la potasse. Avez-vous des raisons de croire que les chiffres que vous avancez peuvent être différents?

**M. Lewis:** Les impondérables varient selon le fait que nous citons. En ce qui concerne la politique du charbon de la Colombie-Britannique, nous pouvons prévoir que la Colombie-Britannique permettra les exportations et que les compagnies accepteront d'exporter certaines quantités de charbon au conditions posées par la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne l'Alberta, nous sommes dans le noir, qu'il s'agisse du mouvement vers l'est ou vers l'ouest du charbon, même si nous avons des raisons de croire que les autorités de l'Alberta sont sur le point de préciser très bientôt leur politique du charbon, peut-être d'ici un mois ou deux.



[Text]

In terms of Saskatchewan potash policy, we just do not know what the situation will be. We expect that the shipments will remain stable at least, and quite clearly and obviously they could increase; although there is some question there as to how much of that potash would go west for export and how much of the increase might go to serve the U.S. market.

**Mr. Benjamin:** That is the only basis, then, on which there is an uncertainty: as to how much goes to export and how much goes to the U.S. market.

**Mr. Lewis:** Yes. As I said . . .

**Mr. Benjamin:** You were not getting into the political end of it.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I would like to add a comment to the answer that has just been given. When we list uncertainties here, we have in mind not only volumes of the commodity that may move and decisions of a pure policy nature but also timing factors; because, until the timing factors are known, it becomes very difficult to develop hard plans for creating the transportation capacity that may be required.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mrs. Campagnolo.**

**Mrs. Campagnolo:** Thank you, Mr. Chairman. I first of all want to thank my colleague, Mr. Benjamin, for discussing the city of Prince Rupert. It is nice to know that there have been people discussing it over the years.

I would like to talk about the CNR route from Prince George to Prince Rupert and what possibility you have planned for avalanche control, snow removal, or snow sheds.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** I think Mr. Lewis is far better equipped than I to deal with that item.

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** Mrs. Campagnolo, the engineering studies by CN have just started on that particular stretch of line. Now, I cannot answer your question definitely other than to say that I know that they are working at that sort of problem.

**Mrs. Campagnolo:** I see.

**Mr. Lewis:** And I presume they are going to adopt the same sort of avalanche control and also the keeping of the railway running in terms of all of the other problems that are possible, as they have done in the canyon.

**Mrs. Campagnolo:** They have been shooting the tops off the potential avalanches this last year with good effect. We have only had several hours with it out.

What I would like to have is some facts and figures on the potential for Denison Minolta and Sukunka coal coming down the north line from northeastern British Columbia through Prince George and out through the CNR, because my feeling at the moment is that there is a lot of pressure from the British Columbia government to use the British Columbia railroad instead, since it is actually losing a great deal of money.

[Interpretation]

Pour ce qui est de la politique de la potasse de la Saskatchewan, nous ne pouvons savoir quelle sera la situation. Nous pensons que le volume restera stable et pourra même augmenter, quoique nous soyons amenés à nous demander quelle part de l'augmentation sera dirigée vers l'ouest pour y être exportée et quelle part ira vers le marché américain.

**M. Benjamin:** Tout ce qu'on ignore, donc, c'est quelle part sera consacrée à l'exportation et quelle part sera consacrée au marché américain.

**M. Lewis:** En effet. Et comme J'ai dit . . .

**M. Benjamin:** Vous ne voulez pas aborder la question sur le plan politique.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose, si vous me le permettez. Lorsque nous parlons d'impondérables, nous ne songeons pas seulement aux volumes et aux décisions d'ordre strictement politique, mais également aux échéanciers; si nous ne savons pas quand doivent intervenir tous les facteurs, nous pouvons difficilement établir les plans du dispositif de transport nécessaire.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Benjamin  
Madame Campagnolo.

**Mme Campagnolo:** Je vous remercie, monsieur le président. D'abord, je tiens à remercier mon collègue, M. Benjamin, d'avoir parlé de la ville de Prince Rupert. Il est bon de savoir que des gens en ont parlé pendant des années avant soi.

Je voudrais parler du tracé du CN entre Prince George et Prince Rupert et des mesures que vous entendez prendre en matière de prévention des avalanches, d'enlèvement de la neige et de protection contre la neige.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Je pense que M. Lewis est beaucoup mieux placé que moi pour répondre à cette question.

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Madame Campagnolo, le CN vient d'entreprendre des études techniques sur ce tracé. Tout ce que je puis dire, c'est que le CN s'attaque au problème.

**Mme Campagnolo:** Je vois.

**M. Lewis:** Je suppose qu'il entend adopter les mêmes mesures pour prévenir les avalanches, éviter tous ces problèmes et garder les voies ouvertes comme dans le Canyon.

**Mme Campagnolo:** Les gens des chemins de fer ont fait sauter les calottes des avalanches possibles cette année; les résultats ont été excellents. Le service n'a été interrompu que pendant quelques heures.

Maintenant, je voudrais avoir des faits et des chiffres sur la possibilité que le charbon de Denison Minolta et Sukunka soit transporté sur la voie nord à partir de la région nord-est de la Colombie-britannique en passant par Prince George et par le CN, parce que, si je comprends bien, le gouvernement de la Colombie-Britannique exerce actuellement des pressions considérables pour que ce soit le chemin de fer de la Colombie-Britannique, qui fait face à des difficultés financières, qui soit utilisé.

[Texte]

Now, I think that the case is very clear for the CN line in that it is much more profitable. It takes ten 3,000-horsepower locomotives to bring it south; it takes three 3,000-horsepower locomotives to take it down the north line. And of course, when you get it to the end of the route in Prince Rupert, you are one day closer to the Orient. So the potential for shipping in the north is on the side of the shipper.

**An hon. Member:** Hear, hear.

**Mrs. Campagnolo:** If there is going to be a political decision made as to which way the coal is going to go, then, of course, I do not expect you to comment on it; but I would like to have the facts—if those I have stated are the facts—reiterated.

**Mr. Lewis:** Well, the economic facts are the facts you have stated.

**Mrs. Campagnolo:** Yes. All right. That is fine. I wanted to have that authoritatively from the department on the record and I thank you very much for it.

**Mr. Kirkwood:** If I could add one comment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Lewis referred earlier to uncertainties about British Columbia coal policies, and this, of course, is one of the areas of some degree of uncertainty at the present time.

**Mrs. Campagnolo:** Well, they have just shipped the first coal of Sukunka to Japan on a test and I would be interested to know if you have any figures on whether or not it proved to be a viable shipment.

**The Chairman:** Mr. Lewis.

• 2030

**Mr. Lewis:** Yes, we took a look at the figures which they used and which, in fact, they developed, and it is just not an economic proposition. I do not have them, I am afraid, with me right now. We can certainly make them available.

**Mrs. Campagnolo:** That is Sukunka. It is not a viable proposition at this time.

**Mr. Lewis:** No.

**Mrs. Campagnolo:** I see. Then let us move on to the Ridley Island bulk loading site in the Prince Rupert area. What imports are lined up? I have heard rumours of some steel from Japan for Valdez, Alaska, transshipment. Is there anything that you know of in the way of imports that might possibly be coming into that port? We are talking about things going out, but we are not talking about anything coming in.

**Mr. Lewis:** As things matter right now, there are two things that come in to Prince Rupert. First of all, the steel pipe would most likely not come into Ridley Island, it would most likely come into Fairview which is a different type of terminal, a more general cargo terminal. I suppose it could come into Ridley, but I would suspect not.

The other type of import which may come in—and this is really a question of when and where steel plants are developed either in Alberta or in British Columbia—is some 4 million to 6 million tons of iron ore, and it presumably would come in over the Ridley Island terminal.

[Interprétation]

Il est clair que c'est le tracé du CN qui est le plus rentable. Il faut dix locomotives de 3,000 chevaux-vapeur pour transporter le charbon vers le sud, il en faut seulement 3 de 3,000 chevaux-vapeur pour le transporter sur le voie nord. De plus, en fin de parcours, à Prince Rupert, on gagne encore un jour puisqu'on se trouve plus à l'ouest. Pour l'expéditeur, il est certainement plus avantageux d'utiliser le trajet vers le nord.

**Une voix:** Bravo!

**Mme Campagnolo:** S'il doit y avoir une décision politique prise à ce sujet, il est évident que je ne m'attends pas que vous me donniez votre opinion; mais je voudrais que les faits, si ce sont bien là les faits, soient clairement établis une fois de plus.

**M. Lewis:** Les faits économiques ce sont bien ceux que vous avez indiqués.

**Mme Campagnolo:** D'accord. Je tenais à avoir l'opinion du ministère là-dessus; je vous remercie de me l'avoir donnée.

**M. Kirkwood:** J'aimerais ajouter quelque chose, si vous le permettez, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** M. Lewis a déjà parlé des impondérables touchant la politique du charbon de la Colombie-Britannique; c'est là évidemment un de ces impondérables.

**Mme Campagnolo:** On vient justement de faire l'essai d'envoyer du charbon au Japon par Sukunka. Je voudrais savoir si vous avez des chiffres concernant cette expérience et si le procédé s'est révélé rentable.

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Oui, nous avons étudié les chiffres et cette solution n'est tout simplement pas rentable. Malheureusement, je ne les ai pas avec moi ce soir, mais nous pouvons vous les faire connaître.

**Mme Campagnolo:** Donc Sukunka n'est pas une proposition viable pour l'instant.

**M. Lewis:** Non.

**Mme Campagnolo:** Bien. Passons au lieu de chargement de vrac sur l'île Ridley dans la région de Prince Rupert. Quelles importations passent par là? J'ai entendu dire qu'on y recevait de l'acier du Japon à destination de Valdez en Alaska. Avez-vous une idée du type d'importations qui passent par ce port? On a parlé des exportations, mais qu'en est-il des importations?

**M. Lewis:** Pour l'instant, deux types de produits pourraient passer par Prince Rupert. D'abord il est peu probable que les barres d'acier arrivent à Ridley Island; elles arriveraient plutôt par Fairview, port qui reçoit toutes sortes de marchandises. Je suppose qu'elles pourraient passer par Ridley, mais je ne pense pas qu'il en soit ainsi.

L'autre type d'importation qui pourra arriver par là, et cela dépendra du moment où seront construites les aciéries en Alberta ou en Colombie-Britannique et quand elles le seront 4 à 6 millions de tonnes de minerais de fer.



[Text]

**Mrs. Campagnolo:** I see. At the present time, we are running five trains a day on that track, and it can go up to 35 before there is any double tracking needed.

**Mr. Lewis:** Or possibly higher.

**Mrs. Campagnolo:** In the meantime, though, we do not have capacity for unit trains, and if we are going to be taking out copper concentrate, sulphur or coal or even grain—we may be wanting to move into that, do you anticipate anything in the way of upgrading again on that line?

**Mr. Lewis:** Basically, when coal shipments reach a level of something between 2 million and 3 million tons a year, that would be the critical level at which CN would start to spend a lot of money on that line, not so much for double tracking but in terms of improving the railroad bed, improving the quality of rail, decreasing the curvature of track and all of those other sorts of things.

When I say you reach that level, in fact, of course, that is not quite true because the railway would, in fact, start its upgrading proposal once the coal shipments or these other shipments are foreseen with some higher degree of predictability than they were when we wrote this report. I think they would start almost right away on upgrading, although it would be less costly. It is an incremental process which is spread out over time—I guess that is the easiest way to talk about it.

**Mrs. Campagnolo:** Neptune Terminals is into their option now about six months. Has there been any proof of viability of their project at this time?

**Mr. Lewis:** When we last talked to them, they were very much happier about the prospect than when they started. They found, for example, that there had been some 200 holes drilled on that island which gave them a lot more core samples than they had originally thought were there. They are basically quite optimistic at this time, but again, their optimism is contingent upon what happens to the coal.

**Mrs. Campagnolo:** When does the department see progress on Phase 3 of the general cargo facility at Fairview?

**Mr. Lewis:** I cannot be very definitive about that. That is a matter which is under negotiation and discussion between the NHB and some prospective site operators.

**Mrs. Campagnolo:** The problem of Japanese charter parties seems to be one that we never seem to surmount. I wondered if there was anything new in the very, very excellent study which you have done that you might have come up with on that particular one—Japanese charter parties that come to Vancouver and go nowhere else in British Columbia.

**Mr. Lewis:** I guess the only comment I have to make on that is, the last time I was in Prince Rupert there were a lot of Japanese there.

**Mrs. Campagnolo:** They were probably coming to buy something.

I just wanted to know if there were any further projections on traffic flow in the North, traffic flow when we are talking about the BCR extension from Fort St. James to Dease Lake and the CNR extension possibly from Terrace to Skeena joining the Northland, hopefully eventually going further north. Is there any new traffic flow on that? You are all waiting for the land claim to be settled. Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

**Mme Campagnolo:** Bien. En ce moment, cinq trains voyagent tous les jours sur cette voie ferrée qui pourrait en accommoder 35 avant qu'une voie double soit nécessaire.

**M. Lewis:** Et peut-être même plus.

**Mme Campagnolo:** En attendant, nous n'avons pas de ligne pour les trains-blocs. Or, pour pouvoir transporter les concentrés de cuivre, le soufre, le charbon ou même les grains, il faudra faire des modifications. Croyez-vous qu'on va essayer d'améliorer cette ligne?

**M. Lewis:** En fait, lorsque les chargements de charbon atteindront entre 2 millions et 3 millions de tonnes par année, le CN commencera à dépenser beaucoup d'argent pour cette ligne, pas nécessairement pour construire une double voie mais pour améliorer le terre-plein et la qualité des rails, atténuer la courbe de la voie, et ainsi de suite.

Bien entendu, lorsque je parle de ces chiffres, je veux en fait dire que les compagnies ferroviaires commenceront ces travaux d'amélioration dès que l'on pourra prévoir presque avec certitude le volume de ces chargements. Cela se fera graduellement.

**Mme Campagnolo:** Le projet Neptune commencé il y a maintenant 6 mois. A-t-on jusqu'à présent eu la preuve de la viabilité de ce projet?

**M. Lewis:** La dernière fois que nous avons parlé aux responsables du projet, ils étaient beaucoup plus heureux qu'au début. Ils se sont par exemple rendus compte qu'ils pouvaient faire environ 200 forages sur l'île, ce qui leur a procuré de bien meilleurs échantillons du sol qu'ils ne l'auraient cru. Ils sont en ce moment très optimistes, mais cela dépend bien entendu de ce qu'il arrivera du charbon.

**Mme Campagnolo:** Quand le ministère entend-il passer à la phase 3 des installations pour les marchandises diverses à Fairview?

**M. Lewis:** Je ne peux pas vous répondre précisément. Cette affaire est présentement en négociation entre le DPN et des administrateurs éventuels.

**Mme Campagnolo:** On ne semble pas arriver à surmonter le problème des chartes-parties japonaises. Dans l'excellente étude que vous avez menée sur ces chartes-parties japonaises qui arrivent à Vancouver et ne vont pas ailleurs en Colombie-Britannique, y a-t-il quelque chose de nouveau?

**M. Lewis:** Je peux simplement vous répondre que la dernière fois que je suis allé à Prince Rupert, j'y ai vu beaucoup de Japonais.

**Mme Campagnolo:** Ils venaient probablement y acheter quelque chose.

J'aimerais savoir si on a fait d'autres prévisions quant au flot de trafic dans le nord, en particulier en ce qui a trait à l'extension du BCR de Fort St. James à Dease Lake et à celle du CN de Terrace à Skeena pour joindre les terres septentrionales dans l'espoir d'aller encore plus loin dans le nord. Y a-t-il donc des nouvelles à ce sujet ou attendez-vous le règlement des réclamations foncières? Merci, monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Campagnolo.

Mr. Anderson.

**Mr. Anderson:** Thank you, Mr. Chairman. I was not assuming that I would be on so quickly but I would like, perhaps if I may, to question the witnesses regarding the studies that I understand are presently being carried on at Roberts Bank, and I understand these are environmental as well as other studies. I wonder if you could give me a report on the feasibility, not only from MOT but also with regard to the environmental impact of an extension of Roberts Bank, which I understand, as I said, is taking place at the present time.

**Mr. Lewis:** The environmental studies have just started, sir. When we were writing the study we spent some time talking to the environmental people in Vancouver, and their judgment was that in terms of expanding to Phase 2, which is expanding on the south side of the existing causeway, the environmental damage would be minimal and would not likely be a source of concern to the Environmental Review Board in their deliberations when in fact an application is made to them, which is expected later this summer.

**Mr. Anderson:** I see from the environmental preliminary assessment that Phase 2 is medium damage and Phase 3 is high damage.

**Mr. Lewis:** That is right, sir.

**Mr. Anderson:** I suppose being from British Columbia I have to be very honest with you and say that many of us are very concerned with the high-density transportation in the Vancouver area. I think you have outlined quite well the fact that the density is posing many problems. One is inefficiency, and I support my colleague's position that the Port of Prince Rupert should be expanded and used much more than it is.

I note from your figures in the various parts of your report that, for example, coal by 1990 is going to double—almost two and a half times projected shippings; sulphur, almost two to three times doubling. Yet we are still in the situation where we really have not made decisions as to where these facilities are going to be located. It causes me some concern because we are not that far away.

I also noted in your study that rail lines, for example, are at the present time almost up to capacity if they are not at least at capacity at this time. Each year that goes by we are going to run into more and more problems regarding the transportation of goods from the West to the west coast.

I understand the problem you are having and also I appreciate the fact that you have consulted with the provincial governments and various other groups in an attempt to bring a rational system into operation. But after saying all that, it still seems to me as though we are progressing on a very slow scale, and we have not really made decisions that we are going to have to live with. These decisions have not been made at this point, and yet we are sort of on the brink of when these have to be implemented within a very short time.

Perhaps I could have your comments.

[Interprétation]

**Le président:** Merci, madame Campagnolo.

Monsieur Anderson.

**M. Anderson:** Merci, monsieur le président. Je ne pensais pas que mon tour viendrait si vite, mais j'aimerais poser des questions aux témoins au sujet des études qui, semble-t-il, sont présentement menées à Roberts Bank. Je pense qu'elles portent entre autres sur l'environnement. Du point de vue de l'environnement, quelles seraient à votre avis les conséquences d'une extension de Roberts Bank qui est d'ailleurs présentement en construction.

**M. Lewis:** Les études sur l'environnement viennent tout juste de débiter. Lorsque nous avons préparé l'étude, nous en avons discuté avec des spécialistes de l'environnement à Vancouver et, à leur avis, la phase 2, qui consiste à prolonger le côté sud de la digue actuelle, comporte des risques minimes pour l'environnement. Ils ne devraient donc pas préoccuper outre mesure la Commission d'étude de l'environnement lorsque nous lui présenterons le projet cet été.

**M. Anderson:** D'après une première évaluation des dommages à l'environnement, la phase 2 crée des dégâts moyens et la phase 3 des dégâts élevés.

**M. Lewis:** C'est exact.

**M. Anderson:** Étant de la Colombie-britannique, je dois me montrer très honnête avec vous et vous dire que la plupart d'entre nous nous préoccupons grandement de la circulation dans la région de Vancouver. Vous avez très bien exposé le fait que cette densité cause beaucoup de problèmes, dont l'un est l'inefficacité. J'appuie d'ailleurs la position de ma collègue selon laquelle le port de Prince Rupert devrait être agrandi et beaucoup plus utilisé.

D'après les chiffres de votre rapport, d'ici 1990, le volume des expéditions de charbon aura doublé; il aura plus que doublé pour le soufre. Pourtant, nous n'avons même pas encore pris de décision quant à l'endroit où il faudra construire ces installations. Cela m'inquiète, car 1990 n'est pas si loin.

En outre, on note que les voies ferrées sont déjà utilisées presque à capacité et, chaque année, nous allons éprouver de plus en plus de problèmes à transporter les marchandises de l'Ouest vers la côte ouest.

Je comprends très bien vos problèmes et j'apprécie le fait que vous ayez consulté les gouvernements provinciaux ainsi que divers autres groupements pour la mise au point d'un système rationnel. Mais il me semble tout de même que nous avançons à pas de tortue et que nous n'avons pas encore pris de décision véritable. Nous en sommes presque au moment de décider quand il faudra mettre en application des décisions qui ne sont même pas prises.

Auriez-vous l'obligeance de commenter?



[Text]

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I might make a general comment, and I suspect Mr. Lewis would have some more precise points to add.

The projections we have used are exactly that. They are, if you like, informed guesses as to how traffic growth may develop. This is based on consultation with the producers and the carriers, but it is not in most cases the product of hard economic decisions, the actual commitment of capital to expand production.

Our judgment, right or wrong, is that in the broad sense—this would not be true in every specific case—we think the lead time involved in increasing capacity on the substantial scale that is reflected in these projections will be sufficient to allow us, once there is the firm economic commitment, to arrange for making the decisions with regard to expansion of the transport capacity to handle these significantly greater volumes.

There is, of course, without any change in traffic, room for modest increases in capacity by a variety of measures in the existing system without any major changes in pattern. That should be sufficient for the short run to cope with the immediate smaller problems. Of course, we may be wrong that the lead time on major new economic activity will be sufficient to allow the transportation capacity to develop, but it is very difficult to take the decision to make investments in transportation capacity without something more than a general projection to provide the assurance that the traffic will be there. I think that is the dilemma that we face.

Perhaps Mr. Lewis has more precise information on this.

• 2040

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** Thank you, sir. I can be more precise in terms of some of the problems that you were talking about. The first one is in terms of the Roberts Bank expansion. The railway lines to Roberts Bank basically skirt the south of Vancouver and, as we understand it, while we did report in our initial report that delta municipalities were unfavourable to that traffic, in fact there is now a lot of evidence that they rather like it. I think also in terms of southern coal, that is, new coal coming from Kaiser or from Fording or from the southeast corner of B.C. and the southwest corner of Alberta, it would be very, very uneconomic to try to ship that up north. We understand that Kaiser and Fording will expand both of their fields and they expect to ship some 2 million tons of coal out to the west more than they are currently shipping out to the west coast by about 1981 or 1982, and that coal would, of course, go through Roberts Bank if that patent maintains, and I think that move would make economic sense and would also cause minimal environmental damage.

In so far as the development of the northern route is concerned, I think Mrs. Campagnolo pointed out that there is probably a very serious policy question or choice to be made between some possibility of shipping that all the way down the BCR route to Squamish or "North Van," or over the CNR to Prince Rupert.

Again in terms of timing as to when that decision must be taken in order to permit the most economic construction time, we probably have about another six to eight months before that decision should be taken.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, je ne peux que faire un commentaire d'ordre général, mais je pense que M. Lewis pourra apporter des précisions.

Les prévisions dont nous nous servons ne sont que des prévisions, des suppositions éclairées sur le rythme de croissance de la circulation. On les détermine en consultant les producteurs et les transporteurs, mais, la plupart du temps, elles ne sont pas le produit de conditions purement économiques, des capitaux engagés pour accroître la production.

A tort ou à raison, nous croyons qu'en général nos prévisions nous permettent de prendre les décisions nécessaires dès l'annonce d'un engagement économique ferme.

Bien entendu, sans modification sensible du trafic, diverses mesures nous permettent d'accroître légèrement la capacité sans chambardement. Cela devrait suffire pour nous permettre de faire face à brève échéance aux petits problèmes urgents. Bien entendu, nous pourrions avoir prévu un mauvais temps de battement pour une importante activité économique nouvelle, mais il est très difficile de décider d'investir dans un système de transport sans disposer de chiffres presque exacts quant au mouvement prévu. C'est là notre dilemme.

Peut-être M. Lewis pourrait-il être plus précis.

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Merci, monsieur. Je peux être plus précis au sujet des problèmes auxquels nous faisons face. Le premier a trait au prolongement de Roberts Bank. Les voies ferrées qui arrivent à Roberts Bank frisent pratiquement le sud de Vancouver et même si nous avons mentionné dans notre premier rapport que les municipalités du delta s'opposaient à cette circulation, on se rend maintenant compte qu'elles y sont plutôt favorables. Au sujet du charbon arrivant de Kaiser ou de Fording ou d'un autre coin au sud-est de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, il ne serait pas du tout rentable de l'expédier dans le nord. Il semble que Kaiser et Fording aient toutes deux agrandi leurs chantiers et s'attendent à expédier vers l'ouest, d'ici 1980 ou 1982, environ 2 millions de tonnes de plus qu'en ce moment et, bien entendu, ce charbon passerait par Roberts Bank. Je crois que du point de vue économique comme du point de vue de l'environnement, ce serait le projet le plus avantageux.

En ce qui concerne la construction de la ligne du nord, comme l'a fait remarquer M<sup>me</sup> Campagnolo, il faut sérieusement songer à faire un choix entre le transport par la ligne du BCR jusqu'à Squamish ou North Van, et celui par le CN jusqu'à Prince Rupert.

Quant au moment où cette décision doit être prise pour connaître le délai de construction le plus économique, il faudra attendre encore 6 ou 8 mois avant qu'elle soit prise.

*[Texte]*

In terms of sulphur and potash, both these products are in a soft market position right now, and in fact the existing facilities at Burrard Inlet can handle any foreseeable growth in sulphur or potash traffic up to about the year 1981-82, or possibly even a little longer.

So, we are fairly well off in terms of lead time except for the probable need—given that what we hear from the coal people is correct—to make a decision on the routing of northeastern B.C. coal sometime in the next six to eight months.

**Mr. Anderson:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Anderson. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I would like to direct a few questions, I guess, to Mr. Lewis in the area of grain transportation. I would like to get Mr. Lewis' thinking as far as the bottlenecks that one runs into in transporting grain out to the coast. I wonder if he could give us a brief overview of what some of the problems have been and where the bottlenecks have specifically occurred. I am from Manitoba and certainly we hear lots of it in the marshalling yards as the trains move into the port area of Vancouver, et cetera, and I would like to know where the Department views there possibly should be more attention paid by the authorities on upgrading facilities to make it more efficient as far as the movement of grain is concerned.

**Mr. Lewis:** Sir, a lot of attention is being given to this. The Hall and Snively Commissions, of course, are dealing with one aspect of it, but the actual physical facilities have been, I guess, under some pretty intensive study for some time now. More specifically, I guess about January of this year at a meeting that was held in Calgary various groups within the grain industry sat down with our own grains group people, chaired by Mr. Burges, and I think he made a presentation to you last year, and I gather he is prepared to do so again if necessary, and they concentrated on the physical sides of grain transportation. They were concerned, I suppose, that at the port end there is some question on capacity and the easiest way to refer to that is the question of shipping grain up through Prince Rupert as opposed to making significant improvements to the capacity in Vancouver. That is obviously not economic for all grain, it is only economic for some of these more northerly grain bits and pieces.

• 2045

In terms of grain cleaning, there is about to get underway a pilot project to increase the speed of grain cleaning. There are also some discussions now underway on the actual grading of grain, if we reduce the grade of grain slightly in a manner which would still make it an acceptable product on world markets, as to whether we could increase throughput using that sort of device.

A whole raft of studies and pilot projects are being done on inland grain cleaning, on inland terminals. There is some discussion now underway with various labour groups on rationalizing the way labour works in the terminals and the way labour works in the railways to make sure that you can...

**Mr. Murta:** A seven-day week concept, etc.—these kinds of things, you mean?

*[Interprétation]*

En ce qui concerne le soufre et la potasse, deux produits qui sont faibles en ce moment sur le marché, les installations de Burrard Inlet peuvent soutenir toute croissance prévisible de leur circulation jusqu'en 1981-1982, et même un peu après.

Donc, de ce côté, nous disposons d'un temps de battement assez long; l'exception c'est la décision qu'il faudra probablement prendre au cours des 6 ou 8 prochains mois quant au transport du charbon extrait dans le nord-est de la Colombie-Britannique.

**M. Anderson:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Anderson. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Lewis au sujet du transport des grains. Que pense-t-il des engorgements de convois de grains vers la côte? Pourrait-il nous exposer brièvement certains des problèmes en cause et nous dire précisément où ces embouteillages se sont produits. Je viens du Manitoba et, là-bas, nous entendons beaucoup parler des engorgements dans les gares de triage du port de Vancouver. D'après le ministère, où les autorités devraient-elles améliorer les installations pour faciliter le mouvement des grains?

**M. Lewis:** Nous avons beaucoup étudié cet aspect. Les Commissions Hall et Snively en ont abordé un aspect, mais il y a déjà longtemps que l'on étudie avec attention les installations matérielles. Pour être plus précis, je dois dire qu'en janvier dernier, au cours d'une rencontre avec divers groupements de Calgary intéressés à l'industrie des grains, sous la présidence de M. Burges, (je pense d'ailleurs qu'il vous a présenté un mémoire l'an dernier et qu'il est prêt à en présenter un autre s'il y a lieu), on s'est attardé au côté matériel du transport des grains. Il y a un problème de capacité au port et la meilleure façon d'y remédier serait d'envisager d'expédier le grain par Prince Rupert au lieu de modifier sensiblement les installations de Vancouver pour en améliorer la capacité. Ce n'est peut-être pas profitable dans le cas de toutes les céréales, mais ce l'est certainement dans le cas de céréales secondaires produites plus au nord.

En ce qui concerne le nettoyage des grains, un projet pilote destiné à l'accélérer est sur le point d'être institué. On étudie la qualité des céréales. En effet, si on les diminue juste un peu pour que les céréales soient tout de même acceptables sur les marchés internationaux, on pourrait aussi en accélérer le mouvement.

Toute une série d'études et de projets pilotes sont présentement menés dans les élévateurs de tête de ligne à l'intérieur des terres pour savoir s'il serait possible d'y faire le nettoyage. On consulte présentement diverses associations de main-d'œuvre pour rationaliser les tâches aux élévateurs et dans les trains.

**M. Murta:** Quelque chose comme une semaine de travail de sept jours?



[Text]

**Mr. Lewis:** These kinds of things are all being investigated. We can talk much longer about them, sir, but there are a lot of things which are now being actively pursued, including the question of reciprocal grain shipments between CN and CP.

**Mr. Murta:** Right. Just to get possibly more specific, you mentioned the port end or the port aspect and the capacity question. Could you elaborate a little more on that aspect? What is, for example, the capacity at the present time? Is there a surge capacity at the port that can handle increased flows of grain? Specifically, what is the department looking in at in terms of making this port end more efficient?

**Mr. Lewis:** I think one of the things we are looking at very, very hard indeed is that there is effectively no surge capacity in a gross sense. There is a surge capacity in terms of specific types and grades of grain peaking at a point in time. But I think some of the other things I was talking about were in terms of increasing capacity without investment.

**Mr. Murta:** As I mentioned before, the aspect of the marshaling yards or the area that CN and CP do come into—basically the port area before they come into the port area—has come under questions at times from farm organizations in the West who do occasionally travel out to Vancouver. They find it very inefficient and cumbersome. The turn-around time is slowed down because of the various railways appear not to be co-operating to the fullest extent at times. Has there been anything specifically done or looked at in that area or is anything going to be done?

**Mr. Lewis:** There has been a fair amount of discussion I think between CN and CP and some of the terminals on car spotting and the location of cars through the Vancouver area in a much more precise and quantifiable sense. If you look at page 17—I am not sure if it is on there—one of the priority areas is in terms of a management information system. I guess that is the easiest way to talk about it. It is a thing called SYSPAC. It is designed to further the co-ordination between grain terminals, railways and shippers on the Prairies by trying to arrive at some sort of scheduling mechanism in terms of grain arrivals, grain departures and in terms of where the railway cars are going to be and so on. This has been furthered to a certain extent by some work which, has just been put into place in Vancouver by the CPR in terms of their own computerized control system for their cars, which has had some benefits already, and at the moment, by an informal consultative group. I guess that is the easiest way to describe it—with the railways, working on car shipments and car movements through Vancouver.

**Mr. Murta:** I take from your comments that what is being done, then, is not so much in the actual physical aspect of what is in place at Vancouver or on the Coast. What you are saying is the immediate step is to streamline what we have in place?

• 2050

**Mr. Lewis:** That is right, sir.

**Mr. Murta:** And you feel that if that can be done in an effective way by computerization or whatever, we are going to see... Have there been projections, for example, as to what additional throughput could be expected in terms of grain, particularly grain, if some of these moves that you have been talking about were made?

[Interpretation]

**M. Lewis:** On envisage toutes ces solutions. Nous pourrions en parler très longtemps, car bien des idées sont présentement étudiées y compris celles d'un chargement de céréales entre le CN et le CP.

**M. Murta:** pourriez-vous maintenant être plus précis au sujet de la capacité du port? Quelle en est présentement la capacité? Y existe-t-il des installations de dépannage en cas d'augmentation du débit des grains? Autrement dit, quelle solution le ministère envisage-t-il pour rendre le port plus efficace?

**M. Lewis:** L'un des problèmes qui retient le plus notre attention c'est précisément cette absence d'installations de dépannage. Il en existe pour certains types et certaines qualités précises de céréales dont le mouvement est plus fort pendant certaines périodes données, mais en fait, nous songeons plutôt à accroître la capacité du port sans devoir investir de grandes sommes d'argent.

**M. Murta:** Comme je l'ai déjà dit, ce sont les gares de triage qui ont été le plus souvent jugées fautives par les associations agricoles de l'Ouest qui vont parfois à Vancouver. Ils les trouvent inutiles et encombrantes. Le retour est retardé parce que les diverses compagnies ferroviaires ne semblent pas collaborer parfaitement. A-t-on étudié précisément ce problème dans l'espoir d'y remédier?

**M. Lewis:** Je pense que le CN et le CP ont longuement discuté avec certains terminaux de l'identification et de l'emplacement des wagons dans la région de Vancouver. Dans le document, on dit que l'une des priorités est la création d'un système de gestion automatisé appelé SYSPAC. Il aurait pour objet d'améliorer la coordination entre les divers terminaux de grain, les compagnies ferroviaires et les transporteurs dans les Prairies, pour arriver à créer un horaire fixant les heures d'arrivée et de départ des chargements de grain, ainsi que l'endroit où se trouveraient les wagons. Le CP vient en quelque sorte de donner suite à ce projet en instituant son propre système de contrôle automatisé, ceci avec de bons résultats. Un autre groupe consultatif non-officiel étudie aussi cette idée. Cet organisme étudie donc, de concert avec les compagnies ferroviaires, les changements et les mouvements des trains à Vancouver.

**M. Murta:** D'après vos commentaires, on ne fait donc pas grand chose au sujet des installations matérielles à Vancouver et sur la côte. Vous me donnez là les mesures immédiates prises pour tirer le meilleur profit des installations existantes?

**M. Lewis:** C'est bien cela.

**M. Murta:** Et vous croyez que si l'on peut y arriver par automatisation ou autrement, on va voir... par exemple, a-t-on fait des prédictions quant au débit de grains auquel on pourrait s'attendre si certaines de ces modifications étaient apportées?

[Texte]

**Mr. Lewis:** There have been some projections on what the increase in capacity is for certain parts of the system. For example, I think in an initial study that was done by labour, the Western Transportation Advisory Council and by the grain terminals, they estimated that if they got the labour situation straightened away they would net an increase in capacity of something in the order of 30 per cent. This plus the better control on movements of cars and so on would appear certainly to meet our needs in the short term, that is to say, in the next five or six years.

People are still working very, very hard also on the other end of the equation, which is the question of just how much more grain is expected to go through Vancouver, and this is still being tied into the possibility of moving grain both ways.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I would like, after first complimenting the officials here on the quality of their presentation, maybe to go back and try to look behind this study. As a relative newcomer to Parliament—I have only been here since 1974—I may not appreciate the full extent of the facilities available to the Department and I would like to have a little elucidation on the kind of investigation that has taken place here that leads up to the report you have been able to give to us.

So I wonder, Mr. Chairman, if it would be possible for Mr. Kirkwood and Mr. Lewis to let me at least, know, what kind of manpower the Department has had and what kind of input they have had in the way of consultants to arrive at this presentation. I would be interested in hearing an elaboration of the kind of study that is going on and has gone on, the length of time it has taken you to come to these conclusions, the personnel involved in this study and the groups to whom there has been reference to obtain the information. I think that is relevant to our consideration and the importance that we place upon the projections that have been made with respect to increased traffic, increased capacity and so on. So in that context I just wondered whether or not either one of the witnesses might inform us as to the extent of the study and exactly who has been involved in it.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I think it would be difficult to give a very precise answer to that question in terms of numbers of people, because obviously the scope of the range of subjects involved in this is very wide. Obviously, not all the work is done in the strategic planning group within Transport Canada—Mr. Mulder is not here—which has the overall co-ordinating responsibility. They have not done it all themselves. They have drawn on other parts of the Department, obviously, and, within the federal government machinery, on other department—Energy, Mines and Resources, for example, with regard to prospective export growth in some of the minerals, and there would have been extensive consultation with the grains people on future grain prospects. The number of people withing the federal government machinery who have had some degree of input to this would run, what? In the order of one hundred, across the departments?

[Interprétation]

**M. Lewis:** On a essayé de prévoir quelle pourrait être l'augmentation de la capacité de certains éléments du système. Ainsi, dans la première étude menée par le Syndicat, le Conseil consultatif des transports de l'Ouest et les éleveurs de tête de ligne on a affirmé que si l'on réglait la situation syndicale, on pourrait augmenter d'environ 30 p. 100 la capacité. En ajoutant à cela un meilleur contrôle des mouvements des trains, on pourrait certainement répondre à nos besoins à brève échéance, c'est-à-dire pour les cinq ou six prochaines années.

On travaille aussi énormément à résoudre l'autre élément de l'équation, à savoir quel volume supplémentaire de grains passera par Vancouver, ce qui dépend une fois de plus de la possibilité de transporter les grains dans les deux sens.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, je veux d'abord féliciter les hauts fonctionnaires de la qualité de leur mémoire, puis essayer d'aller au-delà de leur étude. Je suis relativement nouveau au Parlement puisque je n'y siège que depuis 1974 et je ne saisis peut-être pas la quantité de services accessibles au Ministère. J'aimerais que l'on me précise quelle sorte d'études ont été menées pour que l'on puisse nous présenter un tel rapport.

M. Kirkwood et M. Lewis pourraient-ils me dire à quel genre de personnes le Ministère a eu recours et quel genre de renseignements ont donné les consultants. J'aimerais savoir comment s'élabore une telle étude, combien de temps il vous a fallu pour en arriver à ces conclusions, quel personnel y a participé et à quels groupements on s'est adressé. Je pense que cela nous intéresse directement et nous donne une idée de l'importance des prévisions que l'on nous a présentées au sujet de l'accroissement de la circulation, de la capacité et du reste. Les témoins pourraient-ils donc me donner une idée de la portée de l'étude et des personnes qui y ont participé?

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, il me serait difficile de répondre avec précision en ce qui concerne le nombre des personnes, étant donné le nombre de sujets abordés. Il est bien évident que tout le travail ne se fait pas au sein d'un groupe de planification stratégique de Transports Canada, qui a été chargé de la coordination de tous les travaux. Le groupe n'a pas tout fait lui-même. On a fait appel à d'autres services du Ministère ainsi qu'à d'autres ministères, par exemple, à celui de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour savoir quelle pourrait être la croissance des exportations de certains minerais. On a aussi longuement consulté les producteurs de céréales pour se faire une idée de la production future. Il y aurait bien au moins une centaine de personnes au sein même du gouvernement fédéral qui y auraient participé de près ou de loin.



[Text]

The Chairman: Mr. Lewis

• 2055

**Mr. Lewis:** I guess that would be a fair estimate, recognizing that within EM&R there are probably 30 or 40 people working on, say, coal and other resource questions; then there is Manpower and Immigration; Labour; Indian and Northern Affairs; Finance; Regional Economic Expansion. Officials from all of these departments have been involved in this work.

**Mr. Kirkwood:** There are inputs, of course, from provincial governments and from provincial governments and from associations or organizations in the private sector as well, including not only the carriers, who are obviously concerned, but operating federal institutions like the ports management and then the various shippers' associations. It is very difficult to put numbers on the people.

**Mr. Hnatyshyn:** I take it, then, that the Strategic Planning Branch of your department is the branch that is involved in putting all this information together, at least. Could you tell me what staff you have involved there, and if this is their preoccupation at the present time? Are they working on transportation policy presentations and projections at this time, or has this been taken out of context for this specific purpose? In other words, the former minister and the present minister have indicated to us that the department has been involved in looking at transportation policy in trying to devise a new transportation policy for presentation to Parliament. What I am trying to get is some assessment of the kind of task force that has been struck to investigate this. Has this been taken off the computer and just used for this particular purpose, or have you been looking at this in a particular context and, if so, how many people have been involved in it within the department, particularly within Strategic Planning Branch?

**Mr. Kirkwood:** The Strategic Planning group was established last summer. It was, in one sense at least, the successor body within the department as a line organization to the transportation policy task force, which had been created a year earlier and which was chaired by my predecessor, the late Jim Davey.

The Strategic Planning Branch was set up with an establishment of 60; it was authorized in the fiscal year now ending, and the same is true for the next fiscal year, to man to a level of 50. It is still in the process of recruiting, so I suppose it has at the present time something of the order of between 25 and 30 people. It will be rising over the next six months or so to its authorized level for the coming year of 50 people.

That group will be doing work on something of the order of—depending on what one considers major projects—10 major projects in terms of the broad thrust of future transportation policy of which this Pacific Rim Access Project is one. The man-years within the strategic planning group on the Pacific Access Project itself would probably add up to—three or four?

**Mr. Lewis:** You are the only full-time...

**Mr. Kirkwood:** No, in terms of my time...

**Mr. Lewis:** In terms of the section I am in, I, and about two or three other people, are directly concerned with co-ordinating and working on the process and developing the solution for this project. But we are also doing other parts of the freight projects which, I think, the former minister announced. So between one and two man-years, effectively, are devoted to this project.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Je pense que ce chiffre n'est pas tellement loin de la vérité puisque au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, environ 30 ou 40 personnes se sont occupées de la question du charbon et des autres ressources, et on a aussi fait appel au ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, du Travail, des Affaires indiennes et du Nord, des Finances, de l'Expansion économique régionale.

**M. Kirkwood:** Il y a aussi bien entendu des représentants des gouvernements provinciaux ainsi que d'associations ou d'organismes du secteur privé regroupant non seulement des transporteurs, mais aussi les employés d'organismes fédéraux comme les administrations portuaires et enfin, diverses associations de chargeurs. Il est très difficile de donner le nombre exact de toutes ces personnes.

**M. Hnatyshyn:** Donc la direction de planification stratégique de votre ministère s'est simplement chargée de réunir tous ces renseignements. De quel type de personnes se compose le personnel de cette direction et quelle est leur préoccupation actuelle? Travaillent-elles aux prévisions en matière de politique des transports? L'ancien ministre et le ministre actuel nous ont dit que le ministère essayait d'élaborer une nouvelle politique des transports qu'ils présenteraient au Parlement. J'essaie donc d'évaluer le genre de groupe d'études chargé des recherches. A-t-on obtenu ces prévisions grâce à un ordinateur et dans ce but précis ou servent-elles à l'élaboration de cette nouvelle politique? Le cas échéant, combien de personnes au sein du ministère, particulièrement au sein de la direction de la planification stratégique, s'en occupent-elles?

**M. Kirkwood:** Ce groupe de planification stratégique a été créé l'été dernier. D'une certaine façon, c'est le successeur d'un groupe d'étude sur la politique des transports qui avait été créé un an plus tôt et présidé par mon prédécesseur, feu Jim Davey.

On a prévu pour la direction de la planification stratégique un personnel de 60 personnes. Pour l'année financière qui se termine, tout comme pour celle qui vient, on a autorisé 50 employés. On en est encore au stade de la dotation si bien que la direction ne comporte que 25 ou 30 employés. Ce nombre s'accroîtra au cours des 6 prochains mois pour atteindre son chiffre autorisé de 50 personnes.

Ce groupe travaillera à environ 10 projets importants, bien entendu selon le sens qu'on accorde à cette expression, afin d'arriver à établir la politique future des transports. Le projet d'accès à la région du Pacifique en est un. Le groupe de planification stratégique a dû consacrer 3 ou 4 années-hommes à ce projet.

**M. Lewis:** Vous êtes le seul à temps plein...

**M. Kirkwood:** Non, en temps...

**M. Lewis:** Dans ma section, deux ou trois personnes ainsi que moi-même nous occupons directement de la coordination des travaux de ce projet. Mais notre section s'occupe aussi de projets de fret annoncés par l'ancien ministre. On a donc consacré une ou deux années-hommes à ce projet.

[Texte]

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you. That gives me some general idea of what kind of departmental input has been placed in these studies.

Now I want to transfer . . .

**Mr. Kirkwood:** Could I interrupt just for a moment? I think that figure of a couple of full-time man-years, or the equivalent, may be a little misleading. I have spent a certain amount of my time on it; Nick Mulder, who is the head of the strategic planning unit reporting to me, spends 20 per cent of his time on the Pacific Rim Access Project, and there are other people in the headquarters, for example, the Surface Administrator, because of his responsibility with regard to policies relating to the railways, obviously has to follow the project actively—he is putting some time on it. The people actually moving the paper are limited to Robbins and his two or three working with him, but there are a lot of others contributing to the collective judgments that are being reached.

• 2100

**Mr. Hnatyshyn:** All right. I want to turn to a specific area of inquiry. We talked a lot about the rail system and so on, but there has been reference made to an alternative method of transportation, and I suppose that would be primarily the trucking or road system now. Has there been any investigation of the possibilities there? I wonder if you could elaborate on the kind of ratio that we can look forward to in the years ahead in the time parameters that you have set down; the ratio between the use of road facilities and rail facilities. Do you anticipate, for example, that the trucking capacity will be increased and the demands for trucking to the West Coast will in fact grow? Can you give us some ideas, some figures, on that aspect of it?

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** First of all, sir, the intermodality—it is a multimodal project in the widest sense. There is, however, a very specific part of the project which is called the *Pacific Rim Access Highway Study* which is now under development. It has been under development for some time with the provinces and the question has been, in view of the provincial jurisdiction, provincial interest, to agree on terms of reference for the study. I think as recently as last week we had a meeting with both B.C. and Alberta, and shortly with Saskatchewan and Manitoba on the terms of reference of that study. It should be getting under way in the next couple of months, I guess.

In terms of the amount of switching which would take place between the rail mode and the highway mode, that is probably a somewhat longer term concern. It is part of the area of study, but the reality of it will probably not really materialize beyond what is happening now for some time to come. We do expect increases in trucking generally. How significant those increases will be I do not know. The exact volume of trucking right now is also not very well known, simply because there has been some difficulty in aligning provincial and federal data on that concern. This is one of the areas which we hope to get sorted out very quickly in the highway study.

[Interprétation]

**M. Hnatyshyn:** Merci. Cela me donne une idée de la participation du ministère à ces études.

J'aimerais maintenant passer . . .

**M. Kirkwood:** Permettez-moi de vous interrompre un moment. Je pense que ce chiffre de 2 années-hommes à temps plein, ou l'équivalent, pourrait vous induire en erreur. J'ai passé pas mal de temps là-dessus et Nick Mulder, qui est le chef de l'unité de planification stratégique et qui relève de moi, passe environ 20 p. 100 de son temps sur le projet d'accès à la région du Pacifique. Il y a d'autres personnes aussi qui s'en occupent à l'administration centrale, par exemple l'administrateur des transports de surface qui, étant donné ses responsabilités face à toutes les politiques concernant les chemins de fer doit suivre de près le développement du projet. Les gens qui font avancer le travail se limitent à M. Robbins et à ses deux ou trois collaborateurs, mais il y en a beaucoup d'autres qui participent aux jugements collectifs qui sont rendus.

**M. Hnatyshyn:** D'accord. Je voudrais maintenant aborder un domaine bien précis qui est visé par l'étude. On a évidemment beaucoup parlé des chemins de fer, mais il a été question aussi d'un autre moyen de transport; je suppose qu'il s'agissait du transport routier. A-t-on examiné les possibilités à ce niveau? Je me demande si vous pouvez nous dire quelles seront les proportions pour le réseau routier et pour le réseau ferroviaire au cours des années à venir, quels seront les délais impartis dans chaque cas. Croyez-vous que la part du transport routier, que les demandes de transport routier vers l'ouest pourront s'accroître à l'avenir. Avez-vous des chiffres à nous citer à cet égard?

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** D'abord, il faut dire que c'est une étude qui doit porter sur un grand nombre de moyens de transport. Mais à l'intérieur de cette étude, il y en a une autre plus limitée qui est en cours et qui s'appelle: «Projet d'accès routier à la région du Pacifique». Elle implique évidemment la participation des provinces puisque c'est un domaine qui est de juridiction provinciale, qui intéresse les provinces, et la question est de savoir quelle doit être sa portée. La semaine dernière encore, nous avons eu une réunion avec les représentants de la Colombie-Britannique et de l'Alberta; nous devons très bientôt rencontrer ceux de la Saskatchewan et du Manitoba. Les travaux doivent commencer pour de bon d'ici quelques mois.

En ce qui concerne la proportion que pourrait s'accaparer le transport ferroviaire ou le transport routier, les prévisions doivent porter sur une plus longue période pour qu'on puisse arriver à les établir. L'étude s'y consacre, mais les prévisions ne peuvent être que très lointaines. De façon générale, nous nous attendons à une augmentation du transport routier. Pour l'instant, nous ne pouvons pas dire dans quelle mesure. Même le volume actuel du transport routier est mal connu à cause de la difficulté qu'ont les experts à comparer les données émanant des provinces et du gouvernement fédéral. Nous comptons bien surmonter rapidement cet obstacle au cours de cette étude du transport routier.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. I apologize for being late. I was in the House doing other work.

I would like to get back to the rail problems that are the corridor to the Port of Vancouver, if I may, Mr. Chairman. Is the department aware of the potential slide factor in the Fraser Canyon at Boston Bar that could create another Hell's Gate across there?

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** I am not precisely aware of it, although I am sure that the people in our railway branch would be aware of it, sir. I do know that the Canadian National is spending something like 20 per cent of its available capital budget on improving snow sheds and other types of things in the Fraser Canyon which would partially obviate the sort of thing that you are talking about. You are referring to a much more fundamental geological problem, are you?

**Mr. Huntington:** Yes, I am referring to a fundamental geological problem that has the potential of the original Hell's Gate and the potential of the slide that came across the whole Princeton Highway.

**Mr. Lewis:** Yes.

**Mr. Huntington:** There appears to be a geological fault on the mountain on the east side of the canyon that is a potential threat to that rail corridor into Vancouver. Is there an awareness of that?

• 2105

**Mr. Lewis:** It has never been really brought to my attention, sir. I know that when we were looking at the potential geological province this time last year there was some contact with the geologists in the Department of Energy, Mines and Resources, and they did not run up any danger signals to us. But, if I may, I will go back to them much more specifically on that question.

**Mr. Huntington:** I would think it is probably something the department should be aware of, if the information I am given is correct, and I believe it to be.

**Mr. Lewis:** Yes, sir.

**Mr. Huntington:** I wonder if I might just bring your mind back to the Clinton cut-off—Kamloops, Savona, Clinton, Kelly Lake, Lillooet. What is the department's attitude on that? Are they in favour of that cut-off?

**Mr. Lewis:** I think when we signed the agreement in principle with the Government of British Columbia on the desirability of building that cut-off back in 1973 we were very much in favour of it. I think, again without preempting my Minister's right to make a policy statement, we are perhaps not convinced that construction should go ahead quite as quickly as had originally been proposed. I say this simply because of the changing economics, because of the more concrete possibility now of solving some of the problems by opening up a northern route, and also solving some of the problems of transportation into Vancouver, at least as far as the CNR and CPR are concerned, by making better use of their existing plant and facilities.

[Interpretation]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Hnatyshyn. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Je vous remercie, monsieur le président. Je m'excuse d'être en retard. J'ai été retenu à la Chambre.

Je voudrais parler des chemins de fer qui sont le corridor menant au port de Vancouver. Le ministère est-il au courant des dangers d'affaissement qui existent dans le canon du Fraser à Boston Bar et qui pourraient amener une répétition de ce qui s'est passé à Hell's Gate?

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Je n'en suis pas personnellement au courant, mais je suppose que nos fonctionnaires de la Direction des chemins de fer connaissent la situation. Je sais que le Canadien National dépense quelque chose comme 20 p. 100 de son budget d'immobilisation pour essayer d'améliorer les abris contre la neige et les autres installations de ce genre dans le canon du Fraser. Mais vous voulez sans doute parler de problèmes d'ordre géologique beaucoup plus précis?

**M. Huntington:** Je veux parler du problème d'ordre géologique bien précis qui pourrait provoquer un désastre semblable à celui qui s'est produit à Hell's Gate et a enseveli toute une partie de la route de Princeton.

**M. Lewis:** Je comprends.

**M. Huntington:** Il semble y avoir une faille dans la formation géologique de la montagne sur le flanc est du canon qui menace tout le corridor ferroviaire menant à Vancouver. Le ministère est-il au courant de cet état de chose?

**M. Lewis:** Le fait ne m'a jamais été signalé. Je sais que l'année dernière à la même époque on a examiné la carte géologique de la province et que les experts du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources ont été mis à contribution, mais ils n'ont signalé aucun danger. Cependant, je peux leur soumettre la question de façon beaucoup plus précise.

**M. Huntington:** Si les renseignements qu'on m'a donnés sont exacts, et j'ai toutes les raisons de le croire, le ministère a intérêt à examiner de près la situation.

**M. Lewis:** Certainement.

**M. Huntington:** Je voudrais maintenant parler de la voie de traverse de Clinton, incluant Kamloops, Savona, Clinton, Kelly Lake, Lillooet. Quelle est l'attitude du ministère à ce sujet? Est-il en faveur?

**M. Lewis:** Lorsque nous avons signé une entente de principe avec le gouvernement de la Colombie-Britannique concernant les possibilités de construire cette voie de traverse en 1973, nous étions très en faveur. Sous réserve de la prérogative qu'a le ministre de faire plus tard une déclaration de politique à cet égard, je dois dire que nous ne sommes pas convaincus de la nécessité de commencer la construction de cette voie aussi rapidement que nous l'avions prévu au départ. C'est dû à la situation changeante de l'économie, à la possibilité réelle de résoudre bien des problèmes au moyen du tracé vers le nord ainsi qu'à la possibilité d'éviter un certain nombre de difficultés que connaissent le CN et le CP dans la région de Vancouver par une meilleure utilisation de leur matériel et de leurs installations.

[Texte]

That does not really answer the question in terms of the BCR interest. I think the BCR interest is a subject which is now under review by the B.C. government. Their officials asked us two weeks ago to hold off making any further move on Ashcroft-Clinton for about three months until they got their thinking straightened out.

**Mr. Huntington:** So B.C. Rail has requested a delay?

**Mr. Lewis:** Not B.C. Rail, the B.C. government, sir, and this was at the officials level.

**Mr. Huntington:** What was the rationale that caused the department to favour or to make a positive move or recommendation in regard to that? Was it the movement of cars for the lumber industry, or was it an alternate route down into Vancouver? Just what was the rationale?

**Mr. Lewis:** I think the rationale was more of the safety valve type of thing, with some benefit clearly accruing to the BCR in terms of lumber movement and also some benefit possibly in backhauling grain cars out of Vancouver and up via the BCR, down the Ashcroft-Clinton, and then back on the CNR and CPR.

**Mr. Huntington:** I would have to assume that you were fully aware of the extreme grades that were involved between Savona, Kelly Lake and Lillooet.

**Mr. Lewis:** Yes, sir, a 2.2 ruling grade, which I think is very significant in terms of trying to move unit trains over that line when they are full. When they are empty the economics are perhaps more attractive but I do not think they are as attractive as the type of economics we have been looking at in terms of upgrading the railways themselves and making better use of their facilities in the canyon. But that does not answer, as I said, the B.C. interest?

**Mr. Huntington:** But do I read you right, that that possible cut-off there is in doubt, with potential service from the north?

**Mr. Lewis:** It is in doubt in terms of the fact that the out its thinking. It does not necessarily mean that they have come to a different view than the one that they had before.

• 2110

**Mr. Huntington:** Yes, I am searching for the rationale behind the positive decision on the part of the department to assist in that cut-off, if it was strictly because of lumber cars. It is a very difficult grade to service. It requires tremendous horse power per ton mile. Or, if it was a possible safety valve to the port of Vancouver my next question is whether you have considered the difficulty of double tracking along Anderson and Seton Lake, which is all but impossible. So, I am just searching for the reason for proceeding with that cut-off.

[Interprétation]

Il reste le BCR. Le gouvernement de la Colombie-Britannique revoit actuellement toute la question du BCR. Ses représentants nous ont demandé il y a environ deux semaines de retarder encore de trois mois toute décision concernant le tracé Ashcroft-Clinton pour qu'ils aient l'occasion de clarifier la situation.

**M. Huntington:** Donc, le BC Rail vous a demandé un délai?

**M. Lewis:** Non pas le BC Rail, mais le gouvernement de la Colombie-Britannique, et ce au niveau des hauts fonctionnaires.

**M. Huntington:** Qu'est-ce qui a amené le ministère à se déclarer en faveur de cette voie ou à présenter une recommandation favorable concernant cette voie? Est-ce le mouvement des wagons dû à l'industrie forestière ou est-ce la possibilité d'un autre tracé vers Vancouver? Quelle a été la raison au juste?

**M. Lewis:** Il s'agissait plutôt de prévoir une soupape de sûreté, avec certains avantages pour le BCR et le transport du bois et la possibilité de renvoyer les wagons de céréales en dehors de Vancouver par le BCR, sur le tracé Ashcroft-Clinton, avant de les ramener sur les voies du CN et du CP.

**M. Huntington:** Je suppose que vous saviez qu'il y avait des pentes abruptes entre Savona, Kelly Lake et Lillooet.

**M. Lewis:** En effet, il y a une pente de 2.2 p. 100 qui est très importante pour les trains blocs lorsqu'ils sont chargés à pleine capacité. Lorsqu'ils sont vides, le trajet est plus rentable, mais certainement pas aussi rentable que celui des compagnies de chemins de fer s'il est amélioré et s'il est utilisé à pleine capacité dans le canon. Mais je répète que tout cela ne tient pas compte du BC Rail.

**M. Huntington:** Mais si je vous ai bien compris, la construction de cette voie de service est de plus en plus incertaine avec les possibilités de service vers le nord?

**M. Lewis:** Elle est gouvernement de la Colombie-Britannique. Le nouveau gouvernement de la Colombie-Britannique veut simplement avoir le temps de prendre une décision. Il ne faut pas en conclure que cette décision ne sera pas la même.

**M. Huntington:** J'essaie de comprendre pourquoi le Ministère a décidé d'aider à la construction de cette voie de traverse. L'a-t-on fait uniquement pour faciliter le transport de bois? C'est une voie excessivement difficile à maintenir, et il faut une force motrice par tonne-mille considérable. Si la construction de cette voie était censée servir de soupape de sûreté pour le port de Vancouver, j'aimerais savoir si vous avez songé aux problèmes qu'on aura en construisant une double voie le long des lacs Anderson et Seton, où la chose est quasi impossible. J'essaie tout simplement savoir pourquoi on a décidé de construire cette voie de traverse.



[Text]

**Mr. R. Lewis:** I guess we are adopting a more cautious attitude towards it than we were before sir, but that is what the officials . . .

**Mr. Huntington:** In your considerations of the rail arteries into the port of Vancouver, does the department feel that an alternate route is needed?

**Mr. R. Lewis:** Into Vancouver, sir?

**Mr. Huntington:** Yes.

**Mr. R. Lewis:** I do not really think so, no. Again, this is sort of short term in the next five and maybe even the next ten years. Quite clearly if the pace of economic activity in the area served by the BCR increases at a much greater level than we expected, we would probably be wrong. We would want to be thinking seriously about the desirability of the BCR alternate route into Vancouver.

**Mr. Huntington:** Well, by the BCR alternate route, do you mean the Kelly Lake-Clinton cut-off?

**Mr. R. Lewis:** No sir, I mean the existing BCR route. That is, down from Prince George. Now, if Prince Rupert development proceeds at perhaps a higher potential than we currently envisage, some of the traffic along the BCR, which is just South of Prince George right now, would probably be siphoned off up through Prince Rupert.

**Mr. Huntington:** Have you considered an upgrading and a double track from, say, Spences Bridge through Merritt, Brodie, Coquihalla, with a switch back tunnel in through there?

**Mr. R. Lewis:** We had taken a look at that last year as one of the options for a third rail route into Vancouver. I think three things persuaded us that we should not look at that route too much right now. One is the fact that the railway engineering is still the same as that which led to the abandonment of the line before, in other words, the tremendous slides at the top of the Coquihalla Pass. The second reason, and I think I indicated it earlier on is that the railways, particularly the CNR, have found that they can make much better use, in terms of the number of trains per day, of their existing capacity without going to things like double tracking, than they had foreseen previously. The third thing is the, perhaps, reasonably hopeful findings that we are getting from the joint track usage study which, as I said before, is sponsored by the CN and CP as well as by the federal government. It looks very much as though we can get increased capacity by making use of what is rather generally termed joint track usage.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, on the point of joint track usage, if I might pursue this. I am sure your joint track usage study has studied the different grades between the CNR and the CPR, the CNR being a one per cent grade and the CPR being a 2.1 per cent grade, I think, is it?

**Mr. R. Lewis:** Yes, at four points. Particularly Beaver Mouth.

**Mr. Huntington:** Yes. Has the joint track usage considered the lighter traffic eastbound out of Vancouver over the CPR track and the heavier tonnage westbound over the CNR grade? Or vice versa, the heavier tonnage westbound over the CPR grade, and the lighter tonnage eastbound over the CNR grade. They "one-wayed" it, in other words.

[Interpretation]

**M. R. Lewis:** Nous adoptons à l'heure actuelle une attitude plus prudente qu'auparavant, mais c'est bien ce que les fonctionnaires . . .

**M. Huntington:** Selon l'étude que vous avez faite des voies ferroviaires qui desservent le port de Vancouver, pensez-vous qu'une autre voie soit nécessaire?

**M. R. Lewis:** A Vancouver, vous voulez dire?

**M. Huntington:** Oui.

**M. R. Lewis:** Je ne le pense pas. Remarquez, ce n'est pas un problème qui nous intéresse de façon immédiate, dans le contexte des prochaines cinq ou dix années. Évidemment, si le rythme d'activité économique dans la région desservie par la BCR augmente plus rapidement que prévu à l'heure actuelle, nous aurons eu tort. Il nous faudra considérer de façon sérieuse jusqu'à quelle point une deuxième voie d'accès à Vancouver serait souhaitable.

**M. Huntington:** Quand vous parlez d'une deuxième voie BCR, parlez-vous de la voie de traverse entre le lac Kelly et Clinton?

**M. R. Lewis:** Non, je faisais allusion à la route BCR actuelle qui commence à Prince George. Si Prince Rupert croît plus rapidement qu'on ne l'envisage à l'heure actuelle, une partie de la circulation qui se sert de la route BCR au sud de Prince George à l'heure actuelle, passerait probablement par Prince Rupert.

**M. Huntington:** Avez-vous considéré la possibilité d'améliorer le service et de construire une double voie et un tunnel de manœuvre en passant par Spences Bridge, Merritt, Brodie et Coquihalla?

**M. R. Lewis:** Nous avons examiné cette solution l'an dernier comme troisième voie d'accès possible à Vancouver. Trois facteurs nous ont persuadés de ne pas trop considérer cette possibilité. Tout d'abord, la technique de construction des chemins de fer n'a pas changé depuis l'abandon de la voie à l'époque des avalanches énormes en haut de Coquihalla Pass. Deuxièmement, comme je l'ai dit plus tôt, les chemins de fer, surtout le CNR, ont découvert qu'ils peuvent exploiter mieux qu'ils ne le croyaient possible le système actuel, sans avoir recours à la construction de doubles voies. Troisièmement, les résultats optimistes découlant de l'étude de l'emploi conjoint des voies ferroviaires entreprise sous l'égide du gouvernement fédéral et des sociétés CN et CP. Il semble bien que la capacité des voies peut être augmentée par ce qu'on appelle l'emploi conjoint des voies.

**M. Huntington:** J'aimerais poser des questions à ce sujet. Dans le contexte de cette étude, on s'est rendu compte que le réseau du CNR comprend des pentes de 1 p. 100 et le réseau du CP a des déclivités de 2.1 p. 100.

**M. R. Lewis:** C'est exact. En quatre endroits, mais surtout à Beaver Mouth.

**M. Huntington:** Dans le contexte de cette étude, a-t-on examiné le fait que le trafic léger vers l'est à partir de Vancouver passe sur les voies du CP, et que le trafic lourd vers l'ouest passe par le réseau CN? On pourrait fort bien faire l'inverse, c'est-à-dire, limiter le trafic lourd au réseau CP et le trafic léger au réseau CN. En d'autres termes, chaque réseau se charge d'un genre de trafic à sens unique.

[Texte]

• 2115

**Mr. Lewis:** I think that was one of the broad options looked at as part of the study. I think also it was not a very practical option. The other side of that equation is that the CPR is currently trying to get underway its program of reducing its grades to one per cent all along its line, particularly between Golden and Kamloops, the Notch Hill, Canwilliam, Stepen and Beaver Mouth.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Could I follow through on this, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You have gone a few minutes over your time. I will put you on for the second round. We did not have any other people, but now we do. So as not to cut them off, we will come back to you, if you do not mind. Mrs. Campagnolo.

**Mrs. Campagnolo:** Mr. Chairman, we are on the second round. Are we?

I was interested to know, Mr. Chairman, if our witnesses could tell me if the reciprocal running rights between British Columbia Railway and the CNR had yet been negotiated fully.

**Mr. Lewis:** The answer is no.

**Mrs. Campagnolo:** What progress can you report?

**Mr. Lewis:** I guess the easy answer to that question is that until the new provincial government in British Columbia has decided what it wants to do with the BCR, there probably will not be any further substantive movement on that. Again, that is a decision we expect fairly shortly from British Columbia.

**Mrs. Campagnolo:** They seem to have no difficulty at all in reaching an agreement on the price of trans-shipping chips, but when it comes to trans-shipping anything else they have a great deal of difficulty. Is there a projected meeting between your Minister and the Minister of Transport in British Columbia, Mr. Davis?

**The Chairman:** It is Mr. Lewis.

**Mrs. Campagnolo:** Mr. Davis is the Minister in British Columbia.

**The Chairman:** Oh, I see.

**Mrs. Campagnolo:** Mr. Jack Davis. You might recall...

**Mr. Kirkwood:** I am not aware of any specific arrangements for such a meeting between the two ministers directly. Of course, they have met at the last meeting of the federal-provincial western committee. That committee will meet again—I do not know when the next meeting at ministerial level would be. But as for a bilateral meeting, I am not aware of any proposals for one.

**Mrs. Campagnolo:** I see. Then we can look for some progress hopefully in the future.

On page 6 of the current document I note—I passed over this rather quickly the last time we spoke. On the bottom of the page you say:

[Interprétation]

**M. Lewis:** C'était une des possibilités générales qu'on a étudié dans le contexte de l'étude. Je dirais en passant que ce n'était pas une solution très pratique, étant donné que le CP essaie de réduire la déclivité de ses pentes à 1 p. 100 partout dans le réseau, surtout entre Golden, Kamloops, Notch Hill, Clanwilliam, Stephen et Beaver Mouth.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Puis-je poser une autre question à ce même sujet?

**Le président:** Votre temps est écoulé. Vous avez même eu quelques minutes de plus, et je prends note de votre nom pour le deuxième tour. Nous avons plus d'orateurs maintenant qu'au commencement de la séance, et j'aimerais que tout le monde ait l'occasion de parler. Madame Campagnolo.

**Mme Campagnolo:** Si je comprends bien, nous sommes rendus au deuxième tour, n'est-ce-pas?

Je voudrais savoir si les témoins pourraient nous dire si les droits de passage réciproques entre le BCR et le CN ont fait l'objet de négociations.

**M. Lewis:** Non.

**Mme Campagnolo:** Quel progrès a-t-on fait jusqu'ici?

**M. Lewis:** Il n'y aura probablement pas une prise de décision définitive avant que le nouveau gouvernement de la Colombie-Britannique ne décide ce qu'il va faire de la CBR. On s'attend à une décision sous peu.

**Mme Campagnolo:** Ils n'ont pas de problèmes à arriver à une entente au sujet de prix de transport des copeaux, mais ils ont beaucoup de mal lorsqu'il s'agit du transport d'un autre produit quelconque. Y a-t-il une réunion de prévue entre votre ministre et le ministre des Transports en Colombie-Britannique, M. Davis?

**Le président:** il s'agit de M. Lewis.

**Mme Campagnolo:** M. Davis est le ministre des Transports en Colombie-Britannique.

**Le président:** Je comprends.

**Mme Campagnolo:** Il s'appelle M. Jack Davis. Vous vous souviendrez...

**M. Kirkwood:** J'ignore si des dispositions ont été prises pour qu'une telle réunion des deux ministres ait lieu. Naturellement, ils se sont parlé lors de la dernière réunion du comité fédéral-provincial de l'Ouest. Ce comité se réunira encore, mais j'ignore la date de la prochaine réunion des ministres concernés. Je ne sais si on a proposé une autre réunion bilatérale.

**Mme Campagnolo:** Nous pouvons donc espérer que des progrès seront faits dans l'avenir.

En bas de la page 6 du document dont nous sommes saisis, et auquel j'ai fait allusion brièvement la dernière fois, on lit ce qui suit:



[Text]

More recent analysis suggests that a considerably higher volume of traffic can be achieved, in the order of 45 trains per day.

Could you detail how you came to that conclusion? Have there been any projections made as to what 45 trains a day running back and forth between Prince George and Prince Rupert would do to the highway which it crosses at least 100 times?

**Mr. Lewis:** First of all, that figure of 45 trains per day is specifically in terms of the Fraser Canyon.

**Mrs. Campagnolo:** I see. That is fine. You can drop the rest of the question then.

**Mr. Lewis:** I could also answer the second part of your question. On one of the pages in this report, on page 13, we expect that by 1990 the traffic on the Prince Rupert line could get as high as about 32. More practically it is probably going to be around 20 to 25. The problems of land use between the existing Yellowhead Highway up to Prince Rupert and the railway are of course under study. They are being looked at very hard.

**Mrs. Campagnolo:** That page to which you referred, pages 12 and 13, what conditions did you project leading up to Case C being the viable one? What are the unknown quantities that would make Case C the viable one?

**Mr. Lewis:** Case C is really projected on our feeling that all coal from northeastern British Columbia would go out through Prince Rupert. Some of the coal from northwestern Alberta would go out through Prince Rupert. Possibly some of the coal from the existing developments around Brazeau might go out through Prince Rupert. Increased traffic in grain would go out through Prince Rupert, and possibly also some sulphur and potash.

After we made those projections we had a long talk with the potash and sulphur producers. They told us it was most unlikely that increased quantities of potash and sulphur would go out over that northern route.

• 2120

**Mrs. Campagnolo:** It is most unlikely indeed. I think the only way we could manage that is if Mr. Huntington's mountain came down. But I am ever hopeful, as have been northerners since 1914 when the railroad was built.

On page 9 you speak about the labour supply problems that are involved. I wanted to know if there was specific and highly specialized talent used for the port extension alternative because, in northern British Columbia at this time, in the area that I represent, there is a 17.43 per cent unemployment rate, of which we are certainly not proud. Are the skills of such a high rate that people must be trained for them? Cannot the people who are there already take on these jobs?

**Mr. Lewis:** That is not easy question to answer because I am not sure of the ability of local persons to handle the large cranes and other unloading or loading devices that you have in a bulk terminal. Very clearly, there is a requirement for these people to be very highly skilled. How long it would take to train persons to do that sort of job I really do not know.

[Interpretation]

Des analyses plus récentes indiquent qu'un volume de trafic bien plus important peut être atteint (45 trains/jours).

Comment êtes-vous arrivé à cette conclusions? Quelle répercussion le passage de 45 trains par jour aurait-il sur la circulation routière entre Prince George et Prince Rupert, laquelle serait bloquée au moins 100 fois par jour?

**M. Lewis:** Tout d'abord, ce chiffre de 45 trains par jour s'applique de façon précise à au canon du Fraser.

**Mme Campagnolo:** Laissez donc tomber le reste de la question.

**M. Lewis:** Je pourrais également y répondre. A la page 13 du rapport, nous nous attendons à ce que le trafic de la voie Prince Rupert s'élève à environ 32 trains par jour d'ici 1990, mais il n'y en aura sans doute pas plus de 20 ou 25. Nous étudions l'emploi des terrains entre la Route Yellowhead actuelle et Prince Rupert, et nous étudions le réseau ferroviaire également.

**Mme Campagnolo:** Au sujet des pages 12 et 13 du rapport, pourquoi êtes-vous arrivés à la conclusion que la case C était la bonne solution? Quels sont les facteurs inconnus en faveur de cette solution?

**M. Lewis:** Le choix de case C se base sur les prévisions que nous avons faites, selon lesquelles tout le charbon du nord-est de la Colombie-Britannique passerait par Prince Rupert. Une partie de charbon du nord-ouest de l'Alberta passerait également par Prince Rupert, et peut-être aussi une partie du charbon des mines aux environs de Brazeau. Prince Rupert recevait également un volume augmenté de céréales, de soufre et de potasse.

Après avoir fait ces prévisions, nous avons consulté longuement les producteurs de potasse et de soufre. Ils nous ont dit qu'il était fort peu probable que la production augmentée de potasse et de soufre passerait par la route du nord.

**Mme Campagnolo:** Ce serait une solution fort peu probable, en effet. Nous pourrions le faire seulement si la montagne dont parlait M. Huntington s'écroulait. Mais j'espère toujours, tout comme ceux qui habite le Nord depuis 1914, lors de la construction du chemin de fer.

A la page 9, vous parlez des problèmes que vous avez à trouver de la main-d'œuvre. J'aimerais savoir si vous avez besoin de la main-d'œuvre spécialisée pour travailler à l'expansion du port. Il existe un taux de chômage de 17,43 p. 100 dans la région que je représente dans le nord de la Colombie-Britannique, ce dont nous ne sommes guère fiers. Avez-vous besoin d'une main-d'œuvre tellement spécialisée qu'il faille former des ouvriers pour la tâche? N'existe-t-il pas déjà suffisamment d'ouvriers qualifiés?

**M. Lewis:** Il m'est difficile de répondre à cette question parce que je ne sais pas dans quelle mesure les gens de la place s'y connaissent dans le maniement des grandes grues, des chargeurs et des déchargeurs dont on se sert au terminus qui reçoit un volume très élevé de trafic. Évidemment, il faut que ces hommes soient bien compétents. J'ignore combien de temps il faudrait pour former quelqu'un pour faire ce travail.

[Texte]

I do know that Regional Economic Expansion, Manpower and Immigration and ourselves are trying to examine this problem. It is a second-order problem in the sense that it is somewhat hypothetical until the decision is made to move coal, and then we will have about four years from the time that decision is made.

**Mrs. Campagnolo:** Well, it would seem that in those four years we probably should put some priority on training people to do those jobs.

**Mr. Lewis:** I think the more critical problem is the problem of labour in the mine area itself and also labour to be used in construction of all these various facilities. As you know, projects like the Alberta oil sands and so on, are siphoning off people with the very same skills that we are talking about here.

**Mrs. Campagnolo:** Yes, thank you. Back to the Prince Rupert grain elevator: in the 1976-77 estimates there was \$200,000 listed for water-main enlargement to the elevator and \$700,000 as the potential sum for removing the trackage so that the water main could be put underneath the trackage. Of that amount \$400,000 has been forthcoming and \$300,000 has not. I am rather curious if anyone has a line on the other \$300,000 or if it is the CNR's responsibility. I cannot seem to find it in the Treasury Board minutes.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Well, I am afraid, Mr. Chairman, I do not know the answer to that question—if there is an answer—but I can certainly undertake to find out.

**Mrs. Campagnolo:** I would be very interested also, when you are looking at that, if you could see if there are funds earmarked this year for air cleansing in that facility, because there were some questions asked earlier by Mr. Benjamin regarding the unloader, which is partially complete, and the dryer which is completed. The air cleaner is of high priority as well. Naturally I am curious to see, as a safety factor, whether that has made it through the system.

On another point, the present use of the American ports of Juno and Skagway is of some concern to me. Did the Pacific rim access studies bring forward any economic alternatives to the use of these ports compared with Canadian ports?

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** There is a marrying-up process going on right now between what is somewhat loosely called a Northwest Territories railway and highway—well, more particularly railway studies—and the Pacific rim access project. I guess it is somewhat premature of me really to say any more other than that is being looked at right now.

**Mrs. Campagnolo:** I realize that this is a policy decision, one that in the long run, I suppose, will have to be that Canadians ports should have a pre-eminent position. But that would not be possible unless we were able to link Dease Lake with Whitehorse, in my opinion. Or is there some other way that it is intended to link the Yukon and White Pass with the south?

[Interprétation]

Le ministère de la Main-d'œuvre et de l'Expansion économique régionale étudient ce problème conjointement avec nous. C'est un problème d'une importance secondaire, en ce sens que nous disposerons de quatre ans à partir du moment où la décision est prise pour se servir de cette route pour expédier le charbon. C'est donc une question hypothétique.

**Mme Campagnolo:** La formation de personnel serait donc d'une importance primordiale pendant ces quatre années.

**M. Lewis:** Plus important encore serait le problème posé par la main-d'œuvre dans la mine et les ouvriers dont on aura besoin pour construire toutes ces diverses installations. Comme vous le savez, des projets comme l'aménagement des sables bitumineux en Alberta exigent le même genre d'ouvriers spécialisés que ceux dont nous avons besoin.

**Mme Campagnolo:** Je vous remercie. Revenons donc à la question du silo à grain à Prince Rupert. Dans le budget de 1976-1977, quelque \$200,000 seraient dépensés pour élargir la conduite principale d'eau qui mène au silo, et \$700,000 seront consacrés pour déplacer les voies ferroviaires pour qu'on puisse poser la conduite d'eau. De ce montant, \$400,000 a été payé jusqu'ici, mais il reste \$300,000 à payer. Je me demande si quelqu'un est au courant de ce que sont devenus ces \$300,000. Est-ce la responsabilité du CNR? Je n'arrive pas à trouver ces renseignements dans le Budget du Conseil du Trésor.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Je suis désolé, mais je n'ai pas la réponse à la question, si réponse il y a. Je peux certainement essayer de me renseigner.

**Mme Campagnolo:** J'aimerais savoir également si des fonds seront consacrés au nettoyage de l'air à ce même silo. M. Benjamin a posé des questions plus tôt au sujet du déchargeur, qui est déjà installé en partie, et le sècheur est déjà terminé. Le nettoyage de l'air est également d'une importance prioritaire. C'est la sécurité qui m'intéresse ici, et j'aimerais savoir si l'on a jugé opportun de s'en occuper.

Le fait qu'on se sert des ports américains de Juno et Skagway m'inquiète également. Est-ce que cette étude d'accès à la région du Pacifique présente d'autres solutions à l'emploi de ces ports américains?

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Un genre de fusion se fait actuellement entre le projet d'accès à la région du Pacifique et les études que l'on fait des routes et des voies ferroviaires dans les Territoires du Nord-Ouest. Il serait prématuré de ma part d'en dire davantage maintenant.

**Mme Campagnolo:** Je me rends compte qu'il s'agit là d'une question de politique, et que les ports canadiens doivent avoir la priorité, à la longue. Mais cela ne serait pas possible, selon moi, à moins d'établir un lien entre Dease et Whitehorse. Existe-t-il une autre façon pour relier le Yukon et White Pass avec la partie sud de la province.



[Text]

**Mr. Lewis:** I just do not have the answer for you right now on that.

**Mrs. Campagnolo:** I do not know how long it will be. Arthur Laing used to talk about it 30 years ago and I am curious to see if it is still on the drawing boards or not.

The current discussions regarding a steel mill location have, of course, been going on for some time. In view of the poor show of Sukunka viability I was wondering, Mr. Chairman, if the opinion of our witnesses would be that the only way in which a steel mill could be located in Canada is if it were to be located in the general area of metallurgical coal deposits. Would you care to go out on that limb for me?

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

• 2125

**Mr. Kirkwood:** I do not think I have anything.

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** First of all, in terms of the viability of Sukunka. About last August all of us expected that Sukunka coal would be the first significant coal to come on-stream. As of January, February and even March of this year, it looks very much more as if Quintette is the coal that will be coming out first.

In terms of the location of a steel mill, I guess the key factors are labour, power, metallurgical coal and iron ore. While Prince George certainly is very close to coal and Kitimat is close to power; neither of them is particularly attractive in terms of labour; neither of them is particularly attractive in terms of iron ore. Within Alberta itself, I guess the Peace River country has lots of metallurgical coal and lots of power. Labour, again, is a problem there. Iron ore is a problem in the short term, although in the longer term it is very possible that we will be able to develop a way of upgrading the Peace River iron ore deposits.

**Mrs. Campagnolo:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Campagnolo. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just a few more points on the Prince Rupert port facilities. I am not clear on this business of incoming traffic. Are there any projections for enlarged wharf and warehouse facilities there? We were told a few years ago that unless these facilities were enlarged; the prospects of a significant increase in grain movement would not be as good because much of the equipment for the handling of outgoing grain can also be used for incoming cargoes. Unless there was simultaneous enlargement of wharf and warehousing facilities at Prince Rupert, the grain movement increase cannot be all that great.

**Mr. Lewis:** I think you have to look at that in two ways. In terms of the existing terminal capacity at Prince Rupert, which is the government-owned elevator, if increased grain shipments were to move through Prince Rupert, I do not think we would necessarily want to put another grain elevator right beside that other elevator. In terms of the more general question of wharfage, the Fairview Terminal is of course complete now; and as I was trying to say before, the actual question of more warehouse facilities is now under negotiation between the NHB and some private interests. Does that answer your question?

[Interpretation]

**M. Lewis:** Je n'ai pas encore la réponse à cette question.

**Mme Campagnolo:** J'ignore combien de temps il faut attendre encore. Arthur Laing en parlait déjà il y a 30 ans, et je serais curieux de savoir si on considère cette possibilité encore aujourd'hui.

Les pourparlers qui ont lieu au sujet de l'établissement d'une aciérie dans cette région se poursuivent depuis quelque temps déjà. Compte tenu du piètre succès du projet Sukunka, pourriez-vous me dire si vous êtes d'avis que la seule façon dont on pourrait construire une aciérie au Canada serait de la situer près des gisements de charbon? Voulez-vous bien vous risquer en exprimant une opinion à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Je n'ai rien à ajouter.

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Tout d'abord, en ce qui concerne le succès du projet à Sukunka. Au mois d'août dernier, nous nous attendions tous à ce que cette mine commence à produire une quantité importante de charbon. Mais à l'heure actuelle, il semble que Quintette sera la première mine à entrer en production.

Les facteurs principaux régissant le choix d'un site pour la construction d'une aciérie seraient la disponibilité de main-d'œuvre, les sources d'énergie et la proximité des gisements de charbon et de minerai de fer. Bien que Prince-George ne soit pas loin des gisements de charbon, et que Kitimat soit une source d'énergie, ni l'un ni l'autre ne dispose d'une source de main-d'œuvre ou de minerai de fer. En Alberta, la région de Peace River dispose de beaucoup d'énergie et de gisements de charbon, mais la main-d'œuvre fait défaut. Le minerai de fer nous pose un problème à court terme, bien qu'il serait possible à long terme d'améliorer la qualité du minerai de fer qui se trouve à Peace River.

**Mme Campagnolo:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, madame Campagnolo. Monsieur Benjamin.

**Mr. Benjamin:** J'ai quelques points à soulever au sujet des installations portuaires à Prince-Rupert. Je comprends mal la situation en ce qui concerne le volume de trafic qui passe par ce port. A-t-on l'intention d'élargir les quais et de construire plus d'entrepôts? On nous a dit, il y a quelques années, que le volume du trafic des céréales n'augmenterait pas d'autant si ces améliorations n'étaient pas effectuées, étant donné que beaucoup des installations dont on se sert pour l'expédition des céréales peuvent être également employées pour décharger des importations. A moins qu'on ne construise plus de quais et plus d'entrepôts à Prince-Rupert, le volume du trafic de céréales ne va pas augmenter de beaucoup.

**M. Lewis:** Il y a deux façons d'aborder la question. Le silo à grain à Prince-Rupert est la propriété du gouvernement, et je ne pense pas qu'on aimerait construire un deuxième à côté du premier si un plus grand volume de céréales passait par Prince-Rupert. En ce qui concerne les quais, la construction du Terminus Fairview a été terminée, et la question des entrepôts fait actuellement l'objet de discussions qui ont lieu entre le secteur privé et le Conseil des ports nationaux. Est-ce que cela répond à votre question?

[Texte]

**Mr. Benjamin:** With the present terminal, without considering a second grain terminal, with the improved facilities—the automatic car loader and, as Mrs. Campagnolo mentioned, the grain-cleaning and air-cleaning equipment—we can take one train a day for 40 or 42 weeks each year. The major portion of that grain would come in there in railroad equipment suitable for hauling out cargo. If a shipload of television sets or radio sets comes into Prince Rupert, you will have something on which to haul it out of Prince Rupert to the east. They are going to need a significant amount of warehousing and wharfage facilities.

**Mr. Lewis:** The wharfage facilities are already there, sir. It is just a question of . . .

**Mr. Benjamin:** Are they sufficient now?

**Mr. Lewis:** Oh, sure. The new Fairview Terminal is pretty big.

**Mr. Benjamin:** One other point—and this was supposed to be a minus point; I myself do not know. We were told a few years back that one of the problems with Prince Rupert is anchorage, especially in bad weather; that they have to anchor at some other point some distance away. Is that correct? Can they handle even a modest backlog of ships?

• 2130

**Mr. Lewis:** Again in terms of the Fairview general cargo terminal, it is fairly good anchorage. In terms of Ridley, we would anticipate that the closure of Ridley due to weather would probably be less significant than it is right now at Roberts Bank. I know weather patterns are changing, and so on, but right now it does not seem to be a major area of concern.

**Mr. Benjamin:** If I may, before asking my next question, make one small request. I know Mrs. Campagnolo will know and probably Mr. Huntington, but if we could have some kind of a detailed map of the whole Prince Rupert and immediate environs—the harbour and the places you have mentioned, the railways, the trackage, and so forth—it would certainly be helpful to me and maybe to other members of the Committee.

I would now like to go to this Ashcroft-Clinton cutoff, Mr. Chairman. Questions were asked on this earlier. Did I hear correctly that this has been delayed at the request of the B.C. government?

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, I think that expresses it a little too formally. Officials of the B.C. government have said to us that they hope we will not do anything about that in the next two or three months until their new political masters could have a chance to look at the thing. It is not a formal delay at the request of the government in the sense of that being a political act.

**Mr. Benjamin:** Has the Ministry or the federal government laid out any kind of priorities on this project? Which comes first, the decrease of congestion and increased speed of turnaround time for equipment, and so forth, the handling of railway equipment, does that come first or does the so-called commercial viability of it take priority? Are there some priorities laid down here in terms of that Ashcroft cutoff, or is it just to be left hanging until somebody sees that they can make a buck out of it?

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Grâce au silo à grain actuel, sans en construire un deuxième, et avec les installations améliorées, dont le déchargeur de wagons automatique et les appareils pour nettoyer les céréales et l'air, nous pouvons décharger un train par jour pendant 40 ou 42 semaines par an. La plus grande partie de ces céréales arriverait en wagons qui pourraient être également employés pour transporter des marchandises dans l'autre sens. Si Prince-Rupert reçoit une expédition de téléviseurs ou de radios, ces mêmes trains peuvent les transporter vers l'est du pays. A cette fin, Prince-Rupert aura besoin de plus de quais et d'un plus grand nombre d'entrepôts.

**M. Lewis:** Ils ont déjà les quais dont ils ont besoin. C'est tout simplement une question de . . .

**M. Benjamin:** En ont-ils suffisamment à l'heure actuelle?

**M. Lewis:** Bien sûr. Le Terminus Fairview est assez grand.

**M. Benjamin:** Je voudrais avoir un autre renseignement. Il y a quelques années, on nous a dit qu'il était difficile pour un navire de mouiller à Prince-Rupert, surtout par mauvais temps. On nous disait qu'il fallait qu'il jette l'ancre à une distance du port. Est-ce exact? Peut-on accommoder un surplus de navires?

**M. Lewis:** Il y a du bon mouillage au terminus en vrac Fairview. Nous serons peut-être obligés de fermer le terminus à Ridley à cause de mauvais temps, mais c'est un facteur plus important encore à Roberts Bank. Je sais que les conditions météorologiques sont en train de changer, mais ce n'est pas un facteur de toute première importance à l'heure actuelle.

**M. Benjamin:** Avant de passer à ma prochaine question, j'ai une demande à vous faire. M<sup>me</sup> Campagnolo et M. Huntington connaissent bien la région dont nous parlons, mais une carte détaillée de Prince Rupert et des environs du port, qui indiquerait le port lui-même, les endroits que vous avez mentionnés, et les voies ferrées, nous aiderait beaucoup dans notre travail.

J'aimerais parler maintenant de la voie de traverse Ashcroft-Clinton. On vous a déjà posé des questions à ce sujet. Ai-je bien compris que ce projet a été retardé à la demande du gouvernement de la Colombie-Britannique?

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, c'est une façon un peu trop officielle de le dire. Les représentants du gouvernement de la Colombie-Britannique nous ont dit qu'ils préféreraient que nous n'agissions pas dans les deux ou trois mois à venir, ce qui donnerait au gouvernement provincial le temps d'étudier la question. Il ne s'agit donc pas d'une demande officielle de la part du gouvernement provincial.

**M. Benjamin:** Le ministère ou le gouvernement fédéral ont-ils établi des priorités au sujet de ce projet? Quel aspect du projet est le plus important, la réduction de la congestion, la manutention du matériel ferroviaire, l'efficacité accrue du matériel ou bien, la rentabilité du projet de façon générale? A-t-on établi des priorités en ce qui concerne la voie de traverse à Ashcroft, ou est-ce que le projet sera laissé en suspens jusqu'à ce que quelqu'un trouve une formule qui le rendrait rentable?



[Text]

**The Chairman:** Mr. Lewis.

**Mr. Lewis:** That is a hard question. I find it very difficult to answer that question until the new government in British Columbia tells us what their plans are for the British Columbia Railway. I think I indicated in my replies to previous questions that we now think that the operational necessity for building the Ashcroft-Clinton line is not as great as had been thought last year, or the year before last, when we were talking about starting construction of the line in 1976 and completion in 1978. That does not mean that we would not hope to start construction in 1977 and get it completed in 1979. The question of commercial viability, I guess, is just one of the factors that would be considered in that equation.

There are also other factors which we talked about in terms of general broad policy principles, such as economic development or accessibility, or any of these other principles that I think you have discussed before.

**Mr. Benjamin:** Is it not your opinion or that of the Department that if nothing more were done with that Ashcroft-Clinton cutoff than bringing the empty equipment back, that in itself would be a godsend to the Vancouver port area in terms of the track usage and spotting and moving cars in and out of the grain terminals. Surely that in itself is sufficient grounds, is it not? I appreciate the difficulties with grades, and what not, that Mr. Huntington mentioned, but...

**Mr. Lewis:** I do not...

**Mr. Benjamin:** ... should that not be a primary concern?

**Mr. Lewis:** I think, sir, that one of the key things that we have not demonstrated in this presentation to you is the fact that the railways have found that they can make much better use of the existing lines and the existing equipment than they had thought they could before, and this is really causing us to be perhaps less concerned about the removal of empties from Vancouver than were before, recognizing that the removal of empties from Vancouver was only one of several justifications for that line.

• 2135

**Mr. Benjamin:** Well, I find it awfully strange, Mr. Chairman, and it is not the fault of these gentlemen by any means, but until the Ashcroft-Clinton cutoff became an urgent matter, concluding in Liberal ads and leaflets in Alberta and Saskatchewan in the last election campaign, the railroads just could not handle it. All of a sudden there is some kind of a threat to their position and now, all of a sudden, they can handle it, which has to tell you something about the operational capacities and abilities of both the CP and CN in the Greater Vancouver area.

I appreciate the caution being expressed now about the Ashcroft-Clinton cutoff in terms of grade and other factors and I know that the returning of empty cars is only one of several considerations. There is also the fact that snow slides and a few other things can enter into that recipe.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Lewis.

**M. Lewis:** Il est difficile de répondre à cette question. Nous devons attendre pour voir quels seront les plans du nouveau gouvernement de la Colombie-Britannique concernant la BCR. Comme j'ai dit en répondant à d'autres questions, nous sommes maintenant d'avis que la nécessité de la ligne Ashcroft-Clinton est moins grande qu'on ne croyait l'an dernier ou il y a deux ans, époque à laquelle il était question de commencer les travaux de construction en 1976 et de les terminer en 1978. Cela ne veut pas dire pour autant que nous n'espérons pas commencer les travaux en 1977 et les achever en 1979. La rentabilité du projet ne serait qu'un des facteurs dont on tiendra compte.

Nous avons également considéré d'autres politiques générales, tel que le développement économique, l'accessibilité, ou les autres principes auxquels vous avez déjà fait allusion.

**M. Benjamin:** Si la voie de traverse Ashcroft-Clinton ne rendait possible que le renvoi de wagons vides, ce serait en soi une bénédiction pour le port de Vancouver, en termes de l'emploi des voies ferroviaires et du déplacement des wagons vers et hors des terminus, ne pensez-vous pas? N'est-ce pas l'avis du ministère? Un tel objectif devrait suffire. Je me rends compte que les pentes vous causent des problèmes, comme M. Huntington l'a déjà mentionné, mais...

**M. Lewis:** Je ne...

**M. Benjamin:** ... vous devez avoir comme priorité l'amélioration du service, n'est-ce pas?

**M. Lewis:** Une chose que nous n'avons pas fait ressortir dans notre présentation est le fait que les chemins de fer ont découvert qu'ils peuvent exploiter de façon plus efficace qu'ils ne croyaient possible le système actuel. Pour cette raison, nous ne nous préoccupons pas autant qu'auparavant du déplacement des wagons vides à Vancouver, puisque ce n'était qu'un des facteurs qu'on citait pour justifier la construction de cette ligne.

**M. Benjamin:** Eh bien, monsieur le président, je trouve cela fort étrange et ce n'est pas la faute de ces messieurs. mais jusqu'à ce que la voie de traverse Ashcroft-Clinton soit devenue une question urgente qui s'est terminée par la diffusion de brochures et d'annonces publicitaires libérales en Alberta et en Saskatchewan au cours de la dernière campagne électorale, les chemins de fer ne réussissaient simplement pas à s'occuper de cela. Or, tout à coup voilà que leur position est menacée et, aussitôt, ils réussissent parfaitement à s'en occuper; voilà un bel exemple des aptitudes fonctionnelles tant du CP que du CN dans la région du Vancouver métropolitain.

Je comprends la prudence exprimée actuellement au sujet de la voie de traverse Ashcroft-Clinton en ce qui concerne les pentes et les autres problèmes et je sais que le renvoi de wagons vides n'est qu'un aspect parmi tant d'autres. En outre, je reconnais qu'il faut tenir compte des déraillements en raison de la neige et de certaines autres facteurs.

[Texte]

I just wanted to put that on the record, Mr. Chairman, so we can remind the Minister of some very firm promises made at the request of the Saskatchewan and Alberta wheat pools, the UGG and many people in Western Canada in 1973-74 about this matter.

**Mr. Lewis:** I think I can point to another factor. As you are probably very well aware, during 1973 and 1974, there was a very, very high level of economic activity, both inbound and outbound, to Vancouver. Well, that level of economic activity has, of course, just dropped significantly over the past couple of years so that while the concern that was true of certain projected levels of economic activity in 1973 and 1974 might have prompted at that time people to speak very strongly about the Ashcroft-Clinton line, the link, and the possibility of a need for it, I think until such time as the level of economic activity increases again to where it was in 1973 and 1974, we would probably find that the operational necessity for it is not as great as it was at that time. This may well have been the reason for judging the priority on it.

**Mr. Benjamin:** Just with your own projections, and let us say that we reduced them by a quarter, which you have already done on Case (C) re Prince Rupert. Let us say your projections are optimistic and knock them down by 25 per cent: with that increased traffic of coal, sulphur, potash, grain, etc., do you mean to tell me the railroads still feel that they can handle it? Surely, that would be a greater volume than they had in 1973 and 1974. Looking down the road five or ten years from now, do you really believe they can handle that with their present facilities?

**Mr. Lewis:** I think if the northern line to Prince Rupert were built for Northeastern B.C. coal, which would automatically make it more economic to ship other varieties of bulk commodities up through the northern access route, the strain would be correspondingly less—obviously on the Fraser Canyon route.

I should also point out that in 1973 and 1974 I do not think anybody had foreseen that the development of Northeastern British Columbia coal would occur, in fact, as quickly as it is now occurring.

So it is a sort of a balancing act in terms of economic parameters and possibilities for traffic routing and commercial viability.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. Let us go back to the Kamloops-Savona-Clinton-Kelly Lake-Lillooet route. One year ago the justification, as I understood it, for that route was the lumber industry and the movement of cars into the North so that there could be direct shipment out by rail from the lumber interests and mills of Northern and Central British Columbia. Do the studies verify that understanding?

**Mr. Lewis:** Again I am going back to the balancing act I was talking to Mr. Benjamin about, I think if the development of coal in Northeastern British Columbia had not taken place or was not as imminent as it now is, it would have made more sense to ship that lumber down the proposed routes either via the Ashcroft-Clinton link or down into Vancouver. But the impact of these massive increases

[Interprétation]

Je voulais simplement verser cela au compte rendu, monsieur le président, afin de rappeler au ministre les promesses formelles faites à la demande des pools du blé de la Saskatchewan et de l'Alberta, de l'UGG et de beaucoup de gens dans l'Ouest du Canada, en 1973-1974, à ce sujet.

**M. Lewis:** Je pense pouvoir signaler autre chose. Comme vous le savez sans doute, au cours de 1973 et de 1974, le niveau de l'activité économique pour le trafic tant en provenance qu'en direction de Vancouver était très élevé. Bien sûr, au cours des deux dernières années, ce niveau d'activité a considérablement baissé; les projections de l'activité économique en 1973 et en 1974 avaient porté les gens à se prononcer fortement en faveur de la ligne Ashcroft-Clinton, et des besoins éventuels auxquels elle satisfait; mais, tant que le niveau d'activité économique ne sera pas revenu à sa position de 1973 et de 1974, la nécessité fonctionnelle de cette ligne ne se fera pas sentir autant qu'à cette époque. C'est peut-être là la raison qui justifie le degré de priorité accordé à ces travaux.

**M. Benjamin:** En nous en tenant à vos propres prévisions, et en supposant qu'on les diminuait d'un quart, chose que vous avez déjà faite pour la case (C) au sujet de Prince Rupert, en supposant donc que vos prévisions sont optimistes et en les diminuant de 25 p. 100, compte tenu de l'augmentation du trafic de charbon, de soufre, de potasse, de céréales, etc., croyez-vous que les chemins de fer continuent de penser qu'ils peuvent satisfaire à toutes ces exigences? Il va sans dire que cela constitue une quantité bien supérieure à celle de 1973 et de 1974. Pensez-vous réellement que d'ici cinq ou dix ans, les chemins de fer pourront satisfaire à cette charge avec leur équipement actuel?

**M. Lewis:** Je pense que si l'on construit la ligne du nord en direction de Prince Rupert en fonction du charbon du nord-est de la Colombie-Britannique, ce qui rendrait automatiquement plus économique d'expédier diverses autres marchandises en vrac par la voie d'accès du nord, la ligne du canon du Fraser aurait, cela va sans dire, proportionnellement moins de trafic à supporter.

Je dois également signaler qu'en 1973 et en 1974 personne n'avait prévu que l'augmentation du trafic de charbon du nord-est de la Colombie-Britannique se produirait aussi rapidement qu'elle se produit actuellement.

IL s'agit donc de trouver un juste équilibre qui tienne compte des facteurs économiques, des possibilités commerciales et du transport.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président. Retournons à la ligne Kamloops-Savona-Clinton-Kelly Lake-Lillooet. Il y a un an, cette ligne se justifiait du fait de la présence de l'industrie du bois et du trafic des wagons en direction du nord de manière qu'il puisse y avoir des chargements ferroviaires directs en provenance des scieries du nord et du centre de la Colombie-Britannique. Les études concordent-elles avec ces dires?

**M. Lewis:** Ici encore, j'en reviens à l'équilibre dont je parlais à M. Benjamin; je pense que si l'augmentation du trafic du charbon au nord-est de la Colombie-Britannique n'avait pas eu lieu ou n'était pas aussi imminente qu'elle l'est, il aurait mieux valu expédier ce bois par les voies proposées, soit par l'intermédiaire de la ligne Ashcroft-Clinton, soit en l'envoyant à Vancouver. Mais l'effet de ces



[Text]

of coal have really changed the strategic picture in traffic routing terms very, very significantly.

**Mr. Huntington:** That is why you come in through the north, is it—through Prince George?

• 2140

**Mr. Lewis:** You could come out through Prince George in terms of lumber . . .

**Mr. Huntington:** Because unit size trains would not work on that cutoff. The grade is too steep, really.

**Mr. Lewis:** Oh, no, they certainly would not, sir.

**Mr. Huntington:** So coal really is northern access.

**Mr. Lewis:** Coal is northern access or access via Roberts Bank; in other words, down the existing CP canyon route.

**Mr. Huntington:** Coming down the Fraser Canyon.

**Mr. Lewis:** Yes, sir.

**Mr. Huntington:** Not down through the BCR.

**Mr. Lewis:** No, sir.

**Mr. Huntington:** BCR is not heavy enough nor does it have the availability of double trackage at that point.

**Mr. Lewis:** Well, I do not think that double trackage is the most significant thing, sir. The grades are probably the most significant thing. The quality of the railway is another thing. The curvature on those lines also is a third major factor.

**Mr. Huntington:** The point of confusion that I have is that you did mention that that was an alternate link for traffic down into Vancouver.

**Mr. Lewis:** Not for unit trains.

**Mr. Huntington:** Not for unit trains, no, but for other traffic. I was just going to suggest that the reasons you have already put on the record were such that that is not too feasible a route.

**Mr. Lewis:** It depends how you balance the economics, sir. It is not too feasible a route for certain types of traffic which we expect to grow significantly. For other types of traffic it may become more economic, depending on what happens to BCR.

**Mr. Huntington:** Now, for better utilization of the existing rail arteries into the Port of Vancouver, has one way on CN, one way on CP to the great advantage, been discussed in your considerations, and what is the disadvantage of that?

**Mr. Lewis:** I think the . . .

**Mr. Benjamin:** They cannot hog the business.

**Mr. Lewis:** That is a very real reason. It has been looked at, as I said very early on, in the joint track usage study. As I said before, the fact that the CP is reducing its grades has been one factor in perhaps making that theoretically at least less attractive.

[Interpretation]

augmentations massives du trafic de charbon ont réellement modifié fort considérablement la stratégie du transport ferroviaire.

**M. Huntington:** C'est pour cela que vous empruntez le nord, n'est-ce pas? Vous venez par Prince George?

**M. Lewis:** On pourrait emprunter Prince George pour le bois . . .

**M. Huntington:** Les trains-blocs ne pourraient pas rouler sur cette voie de traverse. La pente est trop abrupte.

**M. Lewis:** Oh, non ils ne le pourraient certainement pas, monsieur.

**M. Huntington:** Donc, pour le charbon, les voies d'accès sont vraiment celles du nord.

**M. Lewis:** Celles du nord ou celles de Roberts Bank; autrement dit, il faut emprunter la ligne actuelle du CP dans le canyon.

**M. Huntington:** Il faut se servir de la ligne du canyon du Fraser.

**M. Lewis:** Oui, monsieur.

**M. Huntington:** Et non des lignes du BCR.

**M. Lewis:** Non, monsieur.

**M. Huntington:** Les lignes du BCR ne sont pas assez solides et ne disposent pas de voies doubles à cet endroit.

**M. Lewis:** A mon avis, les voies doubles ne constituent pas le facteur le plus important, monsieur. Ce sont les pentes qui constituent sans doute le problème le plus grave. Il y a également la qualité de la voie ferroviaire et la courbe des voies qui sont des facteurs importants.

**M. Huntington:** Ce qui m'intrigue et que je comprends mal, c'est que vous avez mentionné qu'il y avait un autre moyen d'amener le trafic à Vancouver.

**M. Lewis:** Pas pour les trains-blocs.

**M. Huntington:** Peut-être pas pour les trains-blocs mais pour les autres trains. J'allais justement signaler que les raisons que vous avez déjà données sont telles que cette voie n'est pas très pratique.

**M. Lewis:** Cela dépend de la manière dont l'on équilibre l'aspect économique, monsieur. Ce n'est pas une route pratique pour certains genres de convois appelés à augmenter considérablement. Pour d'autres genres de convois, cela peut être plus économique, compte tenu évidemment de ce qui peut advenir à la BCR.

**M. Huntington:** Pour ce qui est d'une meilleure utilisation des voies ferroviaires qui existent dans le port de Vancouver, avez-vous discuté, dans le cadre de vos études, du trafic dans un sens par le CN et dans le sens contraire par le CP? Le cas échéant, quels en seraient les avantages et les désavantages?

**M. Lewis:** Je pense que . . .

**M. Benjamin:** Ils ne peuvent pas monopoliser le transport.

**M. Lewis:** Voilà une raison tout à fait pertinente. Comme je l'ai dit plus tôt, elle a été examinée dans le cadre de l'étude sur l'utilisation conjointe des voies. Le fait que le CP soit en train de niveler ses pentes constitue un facteur qui rend théoriquement cette perspective moins attrayante.

[Texte]

**Mr. Huntington:** Would you not agree that perhaps the single most important thing, if we were to increase the utilization of existing plant—that is, railroad plant serving the Port of Vancouver—would be dispatching in the vicinity of Kamloops?

**Mr. Lewis:** I am not sure that I could agree with you on that, sir.

**Mr. Huntington:** Could you tell me why you would not?

**Mr. Lewis:** I am not familiar enough with all of the factors involved. I would have to get somebody who was very, very familiar with the railways to be able to answer that question.

**Mr. Huntington:** In other words, the studies on the Pacific rim for optimum utilization of rail plant serving the Port of Vancouver with the increased tonnages anticipated have not included these ...

**Mr. Lewis:** Yes, they have, sir.

**Mr. Huntington:** I am wondering if these studies could be available to the Committee.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, there are two questions there. As I tried to indicate earlier in response to another question about how the work was organized, I mentioned that a number of different organizational elements within Transport Canada are involved. The detailed studies relating to technical railway questions have been carried out in the railway branch but we have no expert from the railway branch here tonight. Robert Lewis is in the Strategic Planning Branch and he is not himself expert on the kind of issues that are being raised here. Those aspects have been examined, certainly, within the department and we could bring a witness to the Committee who would be able to answer in full the questions that are being raised. We are not in a position to do so tonight.

• 2145

**Mr. Huntington:** These, Mr. Chairman, I think—and I hope I am not alone on this—are very critical. If you just move to the subject of grain alone, one of the largest hang-ups you have in the Port of Vancouver is the games people play with carloads of grain and trains of grain down at the coast waiting for dispatch to emptying at certain terminals, whereas if the grain trains were made up at Kamloops or at an advanced point and were dispatched either to the bulk unloading dumps or the car dumping facilities you then could increase the grain-handling capacity of the port immensely. So that it is terribly important, when we start to do an over-all study of how we can get better utilization out of the existing plant at the Port of Vancouver, that we start integrating these different aspects. And in grain, in one commodity alone, there are tremendous advantages to be gained in tonnages delivered and in efficiency and in removal of frustration at the grain-worker level if you started to think in terms of dispatching at Kamloops and making up your trains there and then also tying those in with new cleaning facilities and horizontal silo cleaning facilities on the Prairies where you have your endless unit trains coming in. Really, what you are going to have to do is double up with your unit train dumping capacities at different elevators along with

[Interprétation]

**M. Huntington:** Ne pensez-vous pas que la chose la plus importante, si nous voulions augmenter l'utilisation de la gare qui dessert le Port de Vancouver, ce serait de faire les expéditions aux environs de Kamloops?

**M. Lewis:** Je ne pense pas pouvoir être d'accord avec vous à ce sujet.

**M. Huntington:** Pourriez-vous me dire pourquoi pas?

**M. Lewis:** J'avoue ne pas connaître très bien les facteurs qui entrent en ligne de compte. Il faudrait que j'aie recours à quelqu'un qui connaît très bien les chemins de fer de cette région afin de répondre à cette question.

**M. Huntington:** En d'autres termes, les études sur les côtes du Pacifique en vue de l'utilisation optimale de la gare ferroviaire qui dessert le Port de Vancouver, compte tenu de l'augmentation de transport envisagée, n'ont pas compris ...

**M. Lewis:** Oui, monsieur, elles portaient également sur cela.

**M. Huntington:** Je me demande si ces études pourraient être mises à la disposition du Comité.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, il y a là deux questions. Comme j'ai essayé de l'indiquer plus tôt, pour répondre à une autre question au sujet de la manière dont le travail était organisé, il y a un certain nombre d'éléments organisationnels au sein de Transport Canada qui entrent en ligne de compte. Les études détaillées portant sur des questions ferroviaires techniques ont été effectuées par la direction des Chemins de fer, mais nous n'avons aucun expert de cette direction ici ce soir. Robert Lewis fait partie de la direction de la Planification stratégique et il n'est pas spécialiste des questions soulevées ici. De toute façon, ces questions ont été examinées par le ministère et nous pourrions faire comparaître devant le Comité un témoin qui serait capable de répondre adéquatement aux questions posées. Nous ne sommes pas capables de le faire ce soir.

**M. Huntington:** Monsieur le président, d'après moi—j'espère d'ailleurs ne pas être seul de cet avis—ces questions sont très importantes. En nous en tenant uniquement au sujet des grains, un des plus grands problèmes du Port de Vancouver est celui des jeux auxquels se livrent certaines personnes quant aux chargements de grains et aux trains de grains en attendant les expéditions pour vider les wagons dans certains terminaux; par contre, si les trains de grains étaient constitués à Kamloops ou à un endroit plus proche, et qu'ils étaient envoyés soit aux lieux de déchargement en vrac soit aux endroits de déchargement des wagons, on pourrait considérablement augmenter la capacité du port en vue du trafic de grains. Il est donc très important, si nous effectuons une étude globale en vue d'améliorer l'utilisation de la gare du port de Vancouver, de tenir compte de tous ces aspects. Pour ce qui est du grain, de cette seule marchandise, il y a d'énormes avantages à ce que les quantités livrées le soient au niveau du céréaliculteur, ce qui permettrait une augmentation de l'efficacité et l'élimination de beaucoup de problèmes. Il faudrait commencer à envisager la question du point de vue de la constitution des convois à Kamloops et de leur expédition de là tout en tenant compte des nouvelles installations de nettoyage et des installations de nettoyage



[Text]

your car dumping facilities in order to get maximum utilization out of your cleaning and drying equipment, your storage and your loading equipment. There are fantastic efficiencies to be gained if we start thinking in these directions. I think this Committee is entitled to have a fuller and broader understanding of the details behind the studies you are asking us to consider when you bring Pacific Rim considerations through here.

The other thing about bulk, getting on to another commodity, is whether Burrard Inlet is going to continue to handle bulk in the form of sulphur and coal and potash or is this going to move down to Roberts Bank? Just what is the over-all plan and what are the rail routings and what are the alternatives in the event we have a disaster in the Fraser Canyon? Are you considering these other alternative passes, miles to grades and switchbacks and tunnel switchbacks? I think, if we are going to do our job in this Committee, these are the types of things we should be getting answers to and having a hard discussion on.

**An hon. Member:** Right on, right on.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, we will certainly be glad to make available to the Committee as much information as we have available and as it requires on these various subjects. The presentation two weeks ago, to which this is a follow-up discussion, was a general over-view presentation of the range of work. It was not intended to go in hard detail into the individual elements. Those would have to be brought out as subjects in their own right, if you wish, for examination. We could certainly provide a detailed presentation on any one of the various areas of study involved in this broad Pacific Rim access concept.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, I hope it is understood that when a member of Parliament is dealing with the Grain Workers' Union out there or with shipping interests or other people involved in the transportation problems and the frustration problems we have in our labour force out there, it is a pretty hard dialogue that goes on, and I think we have to start equipping ourselves for it. I need the benefit of the studies that your staff and all your experts have. I would like to have it shared with us because I have inputs to make to it too that I have picked up from all the different interests I have talked to out there.

**The Chairman:** Just for your information, Mr. Huntington, in regard to specific areas that the members would like to discuss I do not see your name on the list. You were not a member of the Committee at that time but, I believe it was before Christmas, each member had time to mention a specific area that he wanted to discuss and it was to be exploited until the member was satisfied. This, I believe, we will begin as soon as possible. Every member outlined his specific hang-up and we would have a presentation and have discussions on that. So, if this is one, you might want to send me a note on the particular subject you would like to discuss. We will just add it to the list here. We would like to go by a process of elimination until every subject

[Interpretation]

des silos horizontaux dans les Prairies région où les trains-blocs ne cessent d'arriver. Vraiment, il va falloir employer tant les installations de déchargement des trains-blocs aux divers silos que les installations de déchargement des wagons afin de parvenir à une utilisation optimale du matériel de nettoyage et de séchage, d'entreposage et de chargement. On peut augmenter énormément l'efficacité des opérations si l'on commence à penser dans ce sens. Je pense que ce Comité a le droit de mieux comprendre les détails des études sur les côtes du Pacifique que l'on nous demande d'examiner.

Autre chose, au sujet du trafic en vrac, en parlant toutefois d'une autre marchandise, j'aimerais savoir si *Burrard Inlet* va continuer à s'occuper du trafic de gros de soufre, de charbon et de potasse ou si cela va être envoyé à Roberts Bank? Quel est au juste le plan d'ensemble? Quelles sont les routes ferroviaires envisagées? Quels sont les dispositifs au cas où il y a un désastre dans le canyon du Fraser? Avez-vous envisagé d'autres voies? Quel est le nombre de milles par pente et où en sont vos études quant aux centres d'aiguillage et à l'aiguillage dans les tunnels? Si nous voulons correctement accomplir notre travail dans ce Comité, je pense que ce sont là les choses sur lesquelles nous devons obtenir des réponses et avoir une discussion suivie.

**Une voix:** Parfaitement, parfaitement.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, nous serons certainement très heureux de mettre à la disposition du Comité tous les renseignements dont nous disposons. La présentation que nous avons faite, il y a deux semaines, et à laquelle fait suite cette séance, était une présentation de l'ensemble des travaux. Elle ne visait pas les détails précis de chaque élément. Ces questions pourraient être traitées séparément, si vous le voulez. Nous pouvons certainement faire une présentation détaillée sur chacun des divers domaines d'études envisagés dans ce concept de l'accès aux côtes du Pacifique.

**M. Huntington:** Monsieur le président, j'espère que l'on comprend que quand un député traite avec les syndicats des céréaliculteurs, de l'ouest les entreprises d'expédition ou les autres personnes ou entreprises concernées par les problèmes du transport, compte tenu des problèmes de la population active dans ce domaine et à cet endroit, le dialogue engagé est très serré et nous devons être adéquatement préparés pour y faire face. J'ai besoin des études que votre personnel et vos spécialistes effectuent. J'aimerais que nous échangeons nos connaissances parce que j'aurais des apports à faire, apports que je dois à diverses personnes et entreprises auxquelles je me suis adressé dans cette région.

**Le président:** Pour votre gouverne, monsieur Huntington, en ce qui concerne les questions particulières dont les députés aimeraient traiter, votre nom ne figure pas sur la liste. Vous n'étiez pas membre de ce Comité à l'époque. Toutefois, si je ne m'abuse, cela s'est produit avant Noël, chaque membre a eu l'opportunité de mentionner de sujet dont il voulait traiter et on lui a promis de lui accorder le temps nécessaire pour obtenir les renseignements voulus. Je pense que nous commencerons à nous occuper de cet aspect le plus tôt possible. Chaque membre a précisé le domaine particulier auquel il s'intéressait et nous comptons avoir une présentation et une discussion au sujet de chacune de ces régions. Donc, si un sujet donné vous

[Texte]

has been discussed thoroughly, to the satisfaction of all the members.

• 2150

**Mr. Huntington:** I will choose my words carefully, Mr. Chairman, but I was railroaded onto this Committee after Christmas. Within the terms of the new transportation policy, the intermodal marriage that has to take place has to be an over-all efficient marriage if we are going to get anywhere, if we are going to reduce the frustration levels of our work force, and if we are going to improve the productivity of plant we are going to have to do a detailed job on the port of Vancouver. And it is not going to be the port of Vancouver from Port Mann in or from Port Coquitlam in; it is going to have to be further back from that if we are going to get efficient dispatching into that port.

These are matters that I would like to have on the record, and I believe they are now, that should be discussed in depth, either in private committee or in allowing studies to be read.

**The Chairman:** Mr. Kirkwood.

**Mr. Kirkwood:** Mr. Chairman, Mr. Huntington has just identified what seems to me to be a definable subject area, the over-all requirements relating to the movement of traffic through the port of Vancouver, and this would include rail, terminal operations, harbour facilities and so on. We can certainly prepare a briefing on that subject for the Committee, if that is the Committee's wish.

**Mr. Huntington:** I would go along with that, Mr. Chairman.

**Mr. Kirkwood:** Perhaps Mr. Huntington's most specific questions tonight have focused on the rail aspect. If it would be helpful, we could bring a rail expert to deal with those questions.

**Mr. Huntington:** Rail and grain?

**Mr. Kirkwood:** Yes.

**Mr. Huntington:** And bulk movements?

**Mr. Kirkwood:** Yes.

**Mr. Huntington:** Because it all has to tie in with the other mode, or the interchange of the mode.

**Mr. Kirkwood:** We might have to bring quite a team to deal with all of the different things that are being suggested.

**Mr. Huntington:** Exactly.

**Mr. Kirkwood:** We can certainly do this but it would be very helpful if we had a precise indication beforehand what subjects would be touched on. The problem we are in tonight is that neither of us is a detailed subject expert at all.

**The Chairman:** This will be done, as I mentioned to Mr. Huntington—and Mr. Murta is aware of that as well. We will key in on all these particular subjects—grain, rail abandonment, ports and so on. I think that is what Committee members want. As soon as we get through I believe we have the main estimates before us, at which time we will get into these particular areas and exploit them to everybody's satisfaction.

[Interprétation]

intéresse, vous pouvez m'envoyer une note à ce sujet. Nous ajouterons votre nom à la liste. Nous aimerions procéder par élimination jusqu'à ce que chaque sujet ait été traité à fond, à la satisfaction de tous les membres du Comité.

**M. Huntington:** Je vais choisir mes mots soigneusement, monsieur le président: j'ai été aiguillé vers ce Comité après Noël. L'amalgame des méthodes envisagé dans le cadre de la nouvelle politique des transports, doit atteindre à une efficacité générale si nous voulons arriver à quelque chose et si nous voulons réduire les frustrations de notre main-d'œuvre. Par ailleurs si nous voulons améliorer la productivité, il nous faudra faire un travail très fouillé à propos du port de Vancouver. Et il ne sera pas question du port de Vancouver, à partir du Port Mann ou du Port Coquitlam, mais il faudra que cela vienne de plus loin, si nous voulons une efficacité des messageries dans ce port.

Voilà des questions que je tenais à consigner au compte-rendu, ce qui est fait, afin qu'on en discute en profondeur, soit en comité privé soit en permettant la lecture des études qui ont été faites.

**Le président:** Monsieur Kirkwood.

**M. Kirkwood:** Monsieur le président, M. Huntington vient de signaler un domaine qui, à mon avis, doit être défini: il s'agit de tout le transit au port de Vancouver, et cela englobe le transport par rail, les activités en gare maritime, les installations portuaires, etc. Nous pouvons certainement préparer une séance d'information pour les membres du Comité, s'ils le désirent.

**M. Huntington:** Je serais d'accord, monsieur le président.

**M. Kirkwood:** Les questions de M. Huntington ont porté plus précisément ce soir sur l'aspect ferroviaire. Il serait utile d'entendre l'avis d'un spécialiste sur ces questions.

**M. Huntington:** Pour le transport par rail et les céréales?

**M. Kirkwood:** Oui.

**M. Huntington:** Et pour le transport en vrac?

**Mr. Kirkwood:** Oui.

**M. Huntington:** Tout cela se rattache à l'autre méthode, à l'interchangeabilité des méthodes.

**M. Kirkwood:** Il faudrait toute une équipe pour traiter des différents sujets proposés.

**M. Huntington:** Exactement.

**M. Kirkwood:** Nous pourrions certainement le faire, mais ce serait plus facile si vous nous disiez au préalable de quel sujet précis vous voulez parler. Nous éprouvons des difficultés ce soir, car ni un ni l'autre n'avons la compétence nécessaire en la matière.

**Le président:** Ce sera fait, je l'ai mentionné à M. Huntington et M. Murta le sait également. Nous allons nous attaquer à tous ces sujets, les céréales, les chemins de fer, l'abandon des ports etc. A mon avis, c'est ce que veulent les membres du Comité. Dès que nous aurons terminé, nous avons toujours le budget principal à étudier, nous pourrions aborder ces domaines et les étudier de façon à vous satisfaire tous.



[Text]

**Mr. Huntington:** Will you be bringing committees forward from the port of Vancouver?

**The Chairman:** I believe the Committee's intention is to tour the West, through Thunder Bay possibly and out to Vancouver, Seattle, the Atlantic Provinces and back East.

**Mrs. Campagnolo:** Surely you can go to Prince Rupert.

**The Chairman:** We probably could make a stop at Prince Rupert.

Do we have any more questioners?

**Mr. Benjamin:** I have one, Mr. Chairman. The technical and operational things that have been discussed tonight are all very well but unless there is some kind of policy decision made on which direction we are going to go not much can happen to all these projections and plans.

I would like to ask Mr. Kirkwood and Mr. Lewis—and they may or may not want to comment—whether it is their opinion that because of maintaining in the present transportation policy the principle of commercial viability and competition there is a dragging of feet and a hesitancy and reluctance, if not refusal, by the railroads to get together in terms of joint running rights and joint track usage?

**Mr. Kirkwood:** I do not see any connection of the kind suggested in the question. My impression is that the railways are very actively pursuing together the question of joint use of track and joint running rights, and I believe we expect substantial progress in this area.

**Mr. Benjamin:** But we were told two years ago, sir, that they were actively pursuing this question.

**Mr. Lewis:** Last year.

**Mr. Benjamin:** Not by you, sir.

**Mr. Lewis:** Sir, you may recall that in January of this year the New Westminster bridge was knocked into the river and the railways solved very much of their whole rerouting problems by very close work between the CN and the CP. There was also close consultation on the reciprocal grain agreement and on a number of other areas—specifically joint track usage. Part of it of course is involved in running rights and, quite clearly, each of them has a commercial interest to protect. But they are very very closely working on that.

**Mr. Benjamin:** On a commodity that is "highly competitive", such as potash, sulphur, coal, do you really think they are quite willing to make trade-offs with one another in terms of who handles what, and where?

**Mr. Lewis:** I do not think the situation arises in terms of those three particular commodities because they each have their own market area to draw on and they each have their own delivery point.

[Interpretation]

**M. Huntington:** Allez-vous faire venir des comités du port de Vancouver?

**Le président:** Nous avons l'intention de visiter l'Ouest, en passant par Thunder Bay probablement jusqu'à Vancouver, Seattle, les provinces atlantiques pour revenir ensuite vers l'Est.

**Mme Campagnolo:** Vous pouvez certainement vous rendre à Prince Rupert.

**Le président:** Nous pourrions probablement nous arrêter à Prince Rupert.

D'autres veulent-ils prendre la parole?

**M. Benjamin:** J'ai une question, monsieur le président, qui touche l'aspect technique et opérationnel dont nous avons discuté ce soir. Tout cela est très bien, mais à moins de prendre une décision politique sur la question pour savoir dans quelle direction nous nous dirigeons, toutes ces prévisions et tous ces projets n'aboutiront pas à grand chose.

J'aimerais demander à MM. Kirkwood et Lewis si, à leur avis, le fait de conserver dans la politique actuelle des transports, le principe de la viabilité commerciale et de la concurrence, ne donne pas lieu à un ralentissement, à une hésitation et même une certaine réticence, voire à un refus, de la part des sociétés de chemins de fer, de se grouper pour des droits de passage communs et une utilisation commune des voies ferrées.

**M. Kirkwood:** Je ne crois pas vraiment qu'il existe des sentiments du genre de ceux suggérés par cette question. J'ai l'impression que les sociétés de chemins de fer étudient conjointement et activement cette question d'une utilisation commune des voies et des droits de passage. Nous espérons des progrès sensibles dans ce domaine.

**M. Benjamin:** Mais on nous a dit il y a deux ans, monsieur, que les sociétés étudiaient sérieusement cette question.

**M. Lewis:** C'était l'an passé.

**M. Benjamin:** Ce n'était pas vous, monsieur.

**M. Lewis:** Si vous vous souvenez bien, en janvier dernier, lorsque le pont de New Westminster s'est effondré, les sociétés de chemins de fer ont résolu le problème en établissant de nouveaux itinéraires, grâce à une collaboration étroite du CN et du CP. Il y a eu également des consultations sur l'accord réciproque concernant les céréales et sur un certain nombre d'autres sujets. Je pense, en particulier, à l'utilisation commune des voies de chemin de fer. Il s'agit, en partie, évidemment de la question des droits de passage. Il est évident que chaque société a un intérêt commercial à protéger, mais elles ont travaillé de façon très étroite.

**M. Benjamin:** Au sujet de produits «très concurrentiels» comme la potasse, le soufre, le charbon, croyez-vous vraiment que ces sociétés soient prêtes à faire des concessions l'une envers l'autre pour savoir qui doit s'occuper de quel produit et où?

**M. Lewis:** Je ne crois pas que la question se pose pour ces trois produits particuliers, car chaque société a son propre marché et ses points de livraison.

[Texte]

• 2155

**Mr. Benjamin:** They both go into all the potash mines.

**Mr. Lewis:** Yes. Perhaps it is less true of potash than it is of sulphur and coal.

**Mr. Benjamin:** I see.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Thank you Mr. Kirkwood and Mr. Lewis for being with us this evening.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Elles s'intéressent toutes les deux aux mines de potasse.

**M. Lewis:** Oui. C'est peut-être moins vrai pour la potasse que pour le soufre et le charbon.

**M. Benjamin:** Je vois.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Je remercie, messieurs Kirkwood et Lewis d'être venus ce soir.

La séance du Comité est levée jusqu'à nouvel ordre.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Thursday, March 18, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 44

Le jeudi 18 mars 1976

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

Government  
Publications

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety  
Act

### CONCERNANT:

Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus  
de véhicule automobile

### INCLUDING:

The Twelfth Report to the House

### Y COMPRIS:

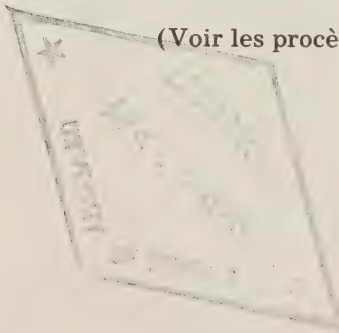
Le douzième rapport à la Chambre

### WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

### TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Cadieu	Fortin
Condon	Goodale
Douglas (Bruce-Grey)	Holt (Mrs.)
Fleming	Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Kempling	McCain
Loiselle	McIsaac
(Saint-Henri)	McRae
Lumley	Murta—(20)
Mazankowski	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, March 17, 1976:

Mr. McRae replaced Mrs. Campagnolo  
Mr. Harquail replaced Mr. Anderson

On Thursday, March 18, 1976:

Mr. Kempling replaced Mr. Ellis  
Mr. Cadieu replaced Mr. Masniuk  
Mrs. Holt replace Mr. Harquail

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 17 mars 1976:

M. McRae remplace M<sup>me</sup> Campagnolo  
M. Harquail remplace M. Anderson

Le jeudi 18 mars 1976:

M. Kempling remplace M. Ellis  
M. Cadieu remplace M. Masniuk  
M<sup>me</sup> Holt remplace M. Harquail

## ORDER OF REFERENCE

Thursday, March 4, 1976

*Ordered,—*That Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*

## ORDRE DE RENVOI

Le jeudi 4 mars 1976

*Il est ordonné,—*Que le Bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ



## REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TWELFTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, March 2, 1976, your Committee has considered the Votes under Transport in the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1976 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues No. 41 and 42*) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président*  
John Campbell  
*Chairman*

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DOUZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 2 mars 1976, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique Transports du Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1976 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n<sup>os</sup> 41 et 42*) est déposé.

Respectueusement soumis,

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 18, 1976

(46)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Forrestall, Mrs. Holt, Messrs. Horner, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac and McRae.

Other Member present: Mr. Loiselle (*Chambly*).

Appearing: Mr. R. Goodale, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Dr. G. D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Order of Reference dated Thursday, March 4, 1976 being read as follows:

Ordered,—That Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

Clause 1 was allowed to stand.

The Chairman called Clause 2.

The Parliamentary Secretary and Dr. Campbell made opening statements and answered questions.

Clause 2 was allowed to stand.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. Monday, March 22, 1976.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 MARS 1976

(46)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45, sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Forrestall, M<sup>me</sup> Holt, MM. Horner, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac et McRae.

Autre député présent: M. Loiselle (*Chambly*).

Comparait: M. R. Goodale, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. G. D. Campbell, directeur, Direction de la sécurité automobile et routière.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du jeudi 4 mars 1976:

Il est ordonné,—Que le bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

L'article 1 est réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

Le secrétaire parlementaire et M. Campbell font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

L'article 2 est réservé.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 22 mars 1976, à 20 heures.



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 18, 1976

[Text]

• 0945

**The Chairman:** Order, please. I see the quorum necessary to hear some evidence. We will commence consideration of Bill S-8, the proposed Motor Vehicle Tire Safety Act. Is it generally agreed that we stand clause 1 and move to clause 2?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Before we begin, I would like to welcome Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and Dr. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety. I believe Ralph has a short introductory statement, and then we can proceed with a 15-minute slide presentation which basically outlines the reasons for the bill.

**Mr. Goodale.**

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I understand that after Mr. Goodale's 15-minute slide presentation we are going into the clause by clause. Is that correct?

**The Chairman:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** Are we not going to be calling any witnesses on this bill?

**The Chairman:** We had not planned on calling any.

**Mr. Mazankowski:** Have you had a steering committee meeting?

**The Chairman:** Yes, we had a steering committee meeting and we had a request from only one tire company. We felt that the bill, having gone through the Senate—witnesses, I believe, were called there . . .

**Mr. Mazankowski:** Witnesses were called there and some serious reservations were expressed at that time by some of the witnesses that appeared. Unless the amendments that have been presented satisfy and allay those reservations, I would certainly like to place a caveat on whether or not we call witnesses.

**The Chairman:** We can proceed with the discussions and if the Committee feels that witnesses should be called . . . We felt that maybe the Canadian Tire Association might want to make some representations. However, we can see the possibilities towards the end of the meeting, we have until 11 o'clock. If the Committee feels it would like to call in some representations, the Chair is at your disposal.

**Mr. Mazankowski:** Thank you. You are in a very conciliatory mood. It must have something to do with your activities last night.

**The Chairman:** That is a very good possibility.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 18 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, à l'ordre. Nous avons le quorum pour entendre des témoins. Nous commencerons donc l'examen du Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile. Êtes-vous d'accord pour que nous réservions l'article et passions immédiatement à l'article 2?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Avant de commencer, j'aimerais présenter M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire du ministre des Transports et M. Campbell, directeur de la sécurité automobile et routière. Je pense que Ralph a une déclaration préliminaire à faire, après quoi nous aurons droit à une présentation de diapositives d'une quinzaine de minutes.

**Monsieur Goodale.**

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, un rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Si je comprends bien, nous allons passer à l'examen du projet de loi article par article après la présentation de diapositives, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est cela.

**M. Mazankowski:** N'allons-nous pas entendre de témoins au sujet de ce projet de loi?

**Le président:** Nous n'avions pas envisagé d'en inviter.

**M. Mazankowski:** Avez-vous tenu une réunion du sous-comité directeur à cet égard?

**Le président:** Oui et une seule société de fabrication de pneus avait demandé à venir témoigner. Cependant, des témoins ayant pu se présenter lors des audiences du Sénat . . .

**M. Mazankowski:** Certes et certains d'entre eux avaient exprimé des réserves sérieuses au sujet du projet de loi. De ce fait, tant que des amendements n'auront pas été présentés, pour répondre à ces réserves, j'aimerais que la décision de ne pas appeler de témoins ne soit pas considérée comme définitive.

**Le président:** Nous pouvons commencer la discussion et si vous pensez que des témoins devraient être invités . . . En fait, nous pensions que l'Association canadienne des fabricants de pneus souhaiterait sans doute se manifester. Comme nous avons jusqu'à 11 h 00, nous pourrions prendre une décision à ce moment-là. Si vous pensez qu'il convient d'inviter des témoins, je suis à votre entière disposition.

**M. Mazankowski:** Merci. L'esprit de conciliation dont vous faites preuve s'explique sans doute par vos activités de la nuit dernière.

**Le président:** C'est fort vraisemblable.

[Texte]

Mr. Goodale.

**Mr. Ralph Goodale (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport):** A Campbell surely could not have had a happy evening on St. Patrick's Day. I find that hard to accept.

**The Chairman:** Last night it was O'Campbell!

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to begin with an invitation to Dr. Campbell who, as you have mentioned, is Director of the Road and Motor Vehicle Traffic Safety branch of the Ministry of Transport. I would like to invite Dr. Campbell to present what is a 12- or 15-minute slide presentation to the Committee, which outlines the highlights of the bill and the reasons for it.

Before I do that I would, for the convenience of members, like to distribute copies of the amendments which we would propose to present to the Committee later on in our proceedings this morning. Members will have a chance to look at them and come to any conclusions they might want to come to, particularly with reference to what Mr. Mazankowski has just said. After the presentation, Mr. Chairman, I have a word or two about the substance of the amendments which we are now distributing.

With that, I would call on Dr. Campbell to make the presentation about the bill.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. G. D. Campbell (Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch, Department of Transport):** Thank you, Mr. Chairman. This morning we have prepared a number of slides and they are in four groups. The first group of slides is an attempt to summarize the road safety problem in Canada and the role of the Minister of Transport in attempting to alleviate that problem, secondly, there is some background information on the reasons for the legislation; thirdly, two or three slides to illustrate the scope of the bill and to focus attention on its main provisions; and fourthly, we have tried to give an indication of the nature of regulations which would be issued under the bill.

• 0950

This slide illustrates the number of persons killed in transportation accidents in Canada in the year 1974. The red portion of the pie chart represents highway accidents, the blue are marine, rail are green and air are yellow. So, we can see that the highway fatality picture dominates transportation safety in Canada.

The trend in motor vehicle fatalities is illustrated in this chart, which graphs the number of persons killed in highway accidents from 1950 through 1974. It can be seen that it has been increasing through the years but that during this period, from 1966 through almost to the present time, the numbers of fatalities have not increased at the same rate and we attribute that in large measure to the improvement in motor vehicle safety resulting from the federal Motor Vehicle Safety Act as well as related programs.

The Road Safety Branch of the Ministry of Transport has one objective, and that is to reduce road fatalities. It can be expressed in another way in that our objective is to reduce collisions, personal injuries, the numbers of deaths, impairment of health resulting from motor vehicle use, that is, noise and exhaust emissions, and property damage occurring on the nation's road and street system. That is our sole objective in the Road Safety Branch of the Ministry of Transport.

[Interprétation]

Monsieur Goodale.

**M. Ralph Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Je ne vois pas pourquoi un Campbell aurait pu avoir une soirée de la St-Patrick particulièrement heureuse, hier.

**Le président:** En fait, hier soir je m'appelais O'Campbell!

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais commencer en donnant la parole à M. Campbell, pour lui demander de présenter les diapositives destinées à vous préciser les points importants du projet de loi et les raisons pour lesquelles il a été présenté.

Avant cela, toutefois, j'aimerais distribuer aux membres du Comité des exemplaires des amendements que nous avons l'intention de présenter, un peu plus tard. Ainsi, tout le monde aura la possibilité de les lire et de se faire un avis, comme le suggérait M. Mazankowski. Après la présentation de diapositives, monsieur le président, je dirai quelques mots au sujet du contenu de ces amendements.

Je donne maintenant la parole à M. Campbell.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. G. D. Campbell (directeur de la sécurité automobile et routière au ministère des Transports):** Merci, monsieur le président. Nous avons l'intention de vous présenter un certain nombre de diapositives réparties entre quatre groupes. Le premier est destiné à résumer les problèmes de sécurité routière au Canada et le rôle que peut jouer le ministère des Transports pour y trouver des solutions; le second est destiné à vous expliquer les raisons pour lesquelles ce projet de loi est présenté, le troisième à préciser la portée du projet de loi et ses principales dispositions et le quatrième à vous donner une idée des règlements qui pourront être adoptés après son adoption.

Cette diapositive indique le nombre de personnes tuées dans des accidents de transport, au Canada, en 1974. Ainsi, la partie rouge du graphique à secteurs représente les accidents routiers, la bleue les accidents maritimes, la verte les accidents de chemin de fer et la jaune les accidents aériens. Vous pouvez donc voir que les accidents routiers dominent largement le lot.

Le graphique suivant illustre l'évolution du nombre d'accidents d'automobile mortels, de 1950 à 1974. Vous pouvez voir que ce nombre n'a cessé d'augmenter mais que, de 1966 à aujourd'hui, environ, le rythme de croissance a été beaucoup moins soutenu qu'avant; nous attribuons ce phénomène, en grande partie, à l'amélioration des normes de sécurité des véhicules automobiles depuis l'adoption de la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles et des programmes connexes.

La direction de la sécurité routière du ministère des Transports a pour objectif de réduire le nombre d'accidents d'automobile. Cet objectif doit se traduire par une réduction du nombre de collision, de décès, de blessures, de problèmes de santé causés par l'utilisation de véhicule automobile, c'est-à-dire par le bruit et les gaz d'émission, ainsi que par une réduction des dégâts matériels causés au réseau routier du pays. C'est là le seul objectif de cette direction.



## [Text]

We are organized into three subprograms: one is counter-measure development, which is to develop new programs which can be applied by federal, provincial, municipal governments, national associations, to reduce road casualties; programs related to seat-belt usage, impaired driving, new safety standards. Under this subprogram we have the Motor Vehicle Safety Act administration, which relates to standards for all new motor vehicles manufactured in Canada or imported into Canada and, thirdly, starting last year, we have a co-operative program, a five-year program, with the provincial governments with the objective of reducing Canada's road fatality rate by at least 15 per cent in five years. The provinces, as most are aware, have primary responsibility for road safety. Our program complements those of the provincial governments, and I might add that this tire safety act has been worked out jointly with the provincial governments because presently the provinces have legislation governing the safety standards for tires sold in Canada.

A few slides illustrating the reasons for the legislation. These are some statistics. It will be seen that in Canada at the present time there are around 23 million tires manufactured for sale. The majority are manufactured in Canada by six companies in thirteen plants in this country. This is quite important because the present provincial legislation relates to the safety of tires at the point of retail sales and there are literally thousands of retail outlets in Canada, and the provinces have found that it is impossible to enforce these standards at the point of retail sale. So they suggested, and the manufacturers, we believe, agreed, that it would be much simpler, more efficient and more economical, to enforce safety standards at the point of importation or at the point of manufacture in Canada. That is the basic reason for the legislation.

## • 0955

The provinces have no facilities for testing tires in Canada. Indeed, the only testing up to the last few years was done by the manufacturers themselves. We have, in the Ministry of the Transport, established at the Department of National Defence testing laboratories in Hull a tire testing laboratory, and during the past three years we have tested close to 5,000 tires at that facility.

It will be noted that the majority of the tires passed; some failures have been recorded at the laboratory.

In addition, we have received a continuous flow of complaints from the public about the safety performance of tires. I might add that all these complaints are investigated to some extent. The average has been in excess of 50. The provinces, in addition, receive a lot of complaints directly because they administer the legislation at the present time. But we did have an increase in complaints in 1975. These are the total numbers of complaints received by our branch, safety-related complaints.

## [Interpretation]

Ces objectifs devraient être atteints au moyen de trois programmes, le premier étant destiné à l'élaboration de contre-mesures, c'est-à-dire à l'élaboration de nouveaux programmes pouvant être appliqués par les autorités fédérales, provinciales ou municipales, ainsi que par les associations nationales, pour diminuer le nombre d'accidents automobiles; parmi ces programmes, notons ceux qui concernent l'utilisation de la ceinture de sécurité, la conduite en état d'ébriété et l'élaboration de nouvelles normes de sécurité. Le second programme important de cette direction concerne l'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, c'est-à-dire l'application de certaines normes de sécurité à tous les nouveaux véhicules automobiles fabriqués ou importés au Canada. Finalement, depuis l'an dernier, nous appliquons un programme quinquennal, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, destiné à diminuer d'au moins 15 p. 100 le nombre d'accidents d'automobile mortels, d'ici 5 ans. Comme vous le savez sans doute, les provinces ont une grande responsabilité en matière de sécurité routière. Notre programme est donc destiné à compléter ceux des gouvernements provinciaux et je pourrais ajouter que la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, qui vous est présentée, a été élaborée conjointement par les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, puisque les provinces sont responsables de l'élaboration de normes de sécurité concernant les pneus vendus au Canada.

Pour quelles raisons ce projet de loi a-t-il été présenté? Voici quelques statistiques qui vous l'expliqueront. Vous voyez ainsi qu'environ 23 millions de pneus sont actuellement fabriqués au Canada. La majorité est fabriquée par six entreprises, dans 13 usines. Ceci est un facteur très important car les lois provinciales actuelles concernent la sécurité des pneus au niveau des détaillants; comme il y en a des milliers, dans tout le pays, les provinces ont constaté qu'il était pratiquement impossible de faire respecter ces normes au niveau des points de vente au détail. Elles ont donc suggéré, et les fabricants ont accepté, une méthode beaucoup plus simple, plus efficace et plus économique d'application de ces normes de sécurité, aux points d'importation ou aux points de fabrication. C'est là la raison essentielle de l'existence de ce projet de loi.

Les provinces ne sont pas équipées pour tester les pneus. En fait, jusqu'à très récemment, seuls les fabricants pouvaient le faire. Au ministère des Transports, nous avons donc créé, au sein des laboratoires du ministère de la Défense nationale, à Hull, un laboratoire de contrôle des pneus qui, pendant les trois dernières années, a permis d'en contrôler environ 5,000.

Vous remarquerez que la majorité des pneus ont été jugés conformes, bien qu'un certain nombre ait été rejeté.

En outre, nous avons reçu de nombreuses plaintes, du public, concernant les performances de certains pneus en matière de sécurité. Ces plaintes ont généralement fait l'objet d'enquêtes. Vous voyez qu'en moyenne, nous en avons reçu plus de 50 par an. De plus, les provinces en reçoivent beaucoup, directement, puisqu'elles sont actuellement responsables de l'application des lois pertinentes. Vous constaterez qu'il y a eu une forte augmentation du nombre de plaintes en 1975. Les chiffres figurant sur cette diapositive représentent le nombre total de plaintes en matière de sécurité reçues par notre direction.



## [Texte]

Concerning tire failures and accidents in the period June 1975 to December 1975, we did have, as perhaps most are aware, a number of test failures in our laboratory. In addition, there were some accidents in the Province of Ontario on freeways that appeared to be related to the performance of the tires of those vehicles. In addition, there was one large recall campaign involving some 42,000 tires.

The total number of tire recall campaigns in Canada in the period 1973 to 1975 is illustrated here: original equipment campaigns, 9; replacement, 0; and the number of tires involved. Of course, the motor vehicle manufacturers under the present Motor Vehicle Safety Act are obligated by law to recall defective tires that may have been provided with new motor vehicles.

In summary, the background or reasons for the legislation are Canada's serious road safety problem; the importance of tires to safe vehicle operation; to ensure the high quality of replacement tires—at the present time federal legislation is applicable to original equipment tires; to prevent the import of rejected tires from other countries. We consider this one to be quite a serious problem because in the United States two years ago legislation was passed relating to tires that were rejected by manufacturers as not necessarily being in compliance with safety standards, and these tires were not destroyed but were exported to other countries. We do not know whether any were imported into Canada, but there is a fear of unsafe tires being imported into this country.

Another reason, as I mentioned, was the control of tires at the point of retail sale as opposed to the point of manufacture, and increased scope for action under motor vehicle safety counter-measures.

## • 1000

The scope of the legislation relates minimum safety standard requirements for all new tires manufactured in Canada and all tires imported into Canada. These are the main two provisions of the legislation: manufacture in Canada and importation into Canada. They apply to all classes of road vehicles—automobiles, trucks, buses, motorcycles, trailers. The legislation could be applied to all types of highway tires, but not off-road tires.

The legislation provides a procedure for defect notification, or recall campaigns, as they are commonly referred to.

There are many types of tires, bias ply, belted tires, radial tires, and they can, by mixing those tires on one vehicle, induce serious stability problems. Consequently, labelling is very important and the regulations would provide for labelling of the tires—the size, the pressure, the load rating, the type of construction and the identification of the tire, its source. So that the regulations would provide for labelling.

## [Interprétation]

En ce qui concerne maintenant les pneus défectueux et les accidents, de juin à décembre 1975, certains pneus testés dans nos laboratoires se sont révélés défectueux, comme la plupart d'entre vous le savent certainement. En outre, certains accidents qui ont eu lieu sur des autoroutes de l'Ontario semblent être rattachés au caractère défectueux des pneus qui équipaient les automobiles concernées. De plus, une importante campagne de rappel de pneus a été lancée cette même année, portant sur environ 42,000 pneus.

Je pourrais préciser que de 1973 à 1975, il y a eu un certain nombre de campagnes de rappel de pneus, se répartissant de la manière suivante: 9 concernant des pneus d'origine, aucune pour des pneus de remplacement. Nous vous indiquons également, sur cette diapositive, le nombre de pneus concernés. Il convient évidemment de signaler ici que les fabricants de véhicules automobiles, en vertu de l'actuelle Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, sont obligés de rappeler les pneus défectueux qui auraient pu équiper de nouvelles automobiles.

En résumé, les raisons principales pour lesquelles ce projet de loi vous est présenté concernent des problèmes de sécurité routière, l'importance des pneus dans ce domaine, la volonté d'assurer le remplacement des pneus d'origine par des pneus de qualité, puis les lois fédérales actuelles ne s'appliquent qu'aux pneus d'origine, et notre volonté d'éviter toute importation de pneus refusés par d'autres pays. Nous considérons que ce dernier facteur est l'un des plus graves car, il y a deux ans, aux États-Unis, l'adoption d'un projet de loi dans ce domaine a entraîné le rejet de certains pneus ne respectant pas certaines normes de sécurité, pneus qui ne furent pas détruits mais exportés vers d'autres pays. Nous ne savons pas si certains ont été exportés au Canada, mais nous craignons que cela ait été le cas.

Une autre raison de l'existence de ce projet de loi est que le contrôle des pneus est beaucoup plus facile aux points de fabrication qu'aux points de vente et que nous voulons avoir la possibilité d'entreprendre des mesures plus sérieuses pour assurer la sécurité des véhicules automobiles.

Ce projet de loi est donc destiné à faire respecter des normes minimales de sécurité pour tous les pneus fabriqués ou importés au Canada. Les deux principaux aspects du bill concernent donc les fabricants et les importations. Ces dispositions portent sur toutes les catégories de véhicules routiers, c'est-à-dire les automobiles, les camions, les autobus, les motocyclettes, les remorques, etc. La loi devra donc s'appliquer à toutes les catégories de pneus utilisés sur les routes mais non pas aux pneus «tout terrain».

La loi prévoit également une procédure permettant de notifier les propriétaires de pneus défectueux, c'est-à-dire d'organiser ce que l'on appelle généralement des campagnes de rappel.

Vous savez tous qu'il existe de nombreux types de pneus, c'est-à-dire des pneus à plis croisés, des pneus ceinturés, des pneus radiaux, etc, qui, lorsqu'ils sont mélangés sur une même automobile, présentent de graves risques d'instabilité. Il est donc très important que chaque type de pneus soit clairement identifié et les règlements imposeront certaines normes en matière d'étiquetage, c'est-à-dire qu'il faudra mentionner la taille du pneu, sa pression, sa résistance, sa méthode de construction et son origine.



## [Text]

The existing regulations relate to the strength of the tire, the bead seating on the rim, high-speed performance and the endurance of the tire as well as labelling. These regulations are in existence. They are regulations under the Motor Vehicle Safety Act and they are enforced by our Branch at the present time as they apply to new tires provided with new motor vehicle. We could have additional regulations relating to traction, tread-wear life and further labelling. These are regulations that are under consideration at the present time.

Finally, the legislation and regulations would depend upon the use of the national tire safety mark, which would be applied at the point of manufacture in Canada. The regulations and the conditions would be subject to the use of that mark.

That completes the slide presentation, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Dr. Campbell. I believe that Mr. Goodale has a short statement to make to the Committee on behalf of the Minister.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you very much, Mr. Chairman. The presentation members have just seen outlines the reasons for the government's concern about tire safety and the main points of the bill that is now before the Committee. I have circulated to all honourable members the amendments to the legislation that we would propose to implement during these proceedings this morning. I hope that honourable members will have a chance to look at them and I will describe briefly their intent and effect in just a moment. Before I do that I would like to sketch some of the background and to give the reasons for these amendments and precisely what they are intended to do.

Members may recall that in large part the present bill was in response to a request by provincial ministers responsible for road safety that the federal government pass appropriate legislation to enable it to regulate after-market or replacement tires. This request reflected their concern about possible accidents caused by tire defects and the difficulty, if not the impossibility, of regulating replacement tires at the point of sale, which could be done under provincial jurisdiction. Bill S-3, the predecessor to the present bill, was introduced in the Senate about two years ago. After study by the Standing Senate Committee on Transport and Communications and subsequent Senate approval, the bill died on the Order Paper in the House of Commons.

It was reintroduced and passed by the Senate in October, 1974, as the present Bill S-8 and giving first reading in the House of Commons in the same month. Debate on second reading began on June 16 of last year. During that particular debate, Mr. Chairman, the honourable member for Halton-Wentworth and the honourable member for Vegreville, although I think supporting the principle of safety standards for tires, expressed a number of concerns about the bill in its present form. Some of the points they raised, although legitimate, are difficult for the federal government to deal with, given the division of responsibilities between the federal and provincial levels of government.

## [Interpretation]

Les règlements actuels portent sur la résistance des pneus, l'écartement du talon, la performance du pneu à haute vitesse et l'étiquetage. Ces règlements, relevant de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, sont appliquées par notre direction pour tous les pneus équipant de nouveaux véhicules automobiles. Nous devrions donc avoir des règlements supplémentaires concernant la traction, la durée de vie du pneu et l'étiquetage plus complet. Ce sont là les règlements qui sont actuellement envisagés.

Finalement, la loi et les règlements ne seront efficaces que par l'utilisation d'un symbole national garantissant la sécurité du pneu, qui sera utilisé au point de fabrication. Les règlements et conditions d'utilisation des pneus seront donc sujets à l'utilisation de ce symbole.

Ceci termine les diapositives, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Campbell. Je donne maintenant la parole à M. Goodale, qui souhaite faire une brève déclaration.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Merci beaucoup, monsieur le président. Les diapositives que vous venez de voir définissaient les raisons pour lesquelles le gouvernement a jugé nécessaire de présenter ce projet de loi, sur la sécurité des pneus des véhicules automobiles. Je vous ai distribué des exemplaires des amendements que nous avons l'intention de proposer, à l'occasion de l'étude du projet de loi. J'espère que vous avez eu la possibilité de les examiner et j'en décrirai brièvement la portée, dans un instant. Avant cela, cependant, j'aimerais vous donner les raisons pour lesquelles ces amendements sont actuellement présentés.

Vous vous souviendrez sans doute que ce projet de loi répond en grande partie à des demandes présentées par les ministres provinciaux responsables de la sécurité routière et destinées à permettre au gouvernement fédéral de réglementer les pneus autres que les pneus d'origine ou pneus de remplacement. Ces demandes reflétaient la préoccupation de ces ministres au sujet des accidents pouvant être causés par des pneus défectueux et des difficultés, sinon de l'impossibilité, de réglementer les pneus de remplacement vendus au détail, ce qui relève des compétences provinciales. Le Bill S-3, qui précédait le bill actuel, fut présenté au Sénat il y a environ deux ans. Après avoir été étudié par le Comité permanent du Sénat sur les transports et communications et après avoir été adopté par le Sénat, ce projet de loi n'est pas réapparu à l'ordre du jour de la Chambre des communes.

Il a donc été représenté puis adopté au Sénat, en octobre 1974, sous sa forme actuelle. Adopté en première lecture à la Chambre des communes pendant le même mois, ce projet de loi a fait l'objet d'un débat en seconde lecture qui a commencé le 16 juin de l'an dernier. Durant ce débat, l'honorable député de Halton-Wentworth et celui de Vegreville avaient exprimé certaines préoccupations, tout en supportant le principe général du projet, qui était d'élaborer certaines normes de sécurité pour les pneus. Si certaines de leurs préoccupations étaient légitimes, il était quand même très difficile au gouvernement fédéral d'y répondre, du fait de la répartition des responsabilités entre les autorités fédérales et provinciales.



[Texte]

• 1005

The honourable member for Vegreville, for example, noted that the bill would not cover tires manufactured and sold in the same province. That is correct. To the extent that there is a problem, it would have to be dealt with by provincial governments. My information, however, Mr. Chairman, is that this is not a serious problem because tire manufacturers do not have separate production lines for tires to be sold in the province of manufacture. For this reason, standards applying to tires sold as original equipment on new cars and to tires sold for replacement purposes would in fact cover most, if not all, of the new tires sold in Canada.

Similarly, the bill does not cover retreads, which are usually retreaded and used in the same province. However, it is our hope that by ensuring that all or virtually all new tires meet safety standards there will be less danger of defective tires being used as retreads. I might also point out that the Department is presently working with the Canadian Standards Association to develop possible standards for retreaded tires.

There are two substantive points which I would like to deal with, Mr. Chairman, the ones that are really the subject of the amendments which I have distributed to Committee members this morning. The first relates to the record-keeping requirement. Hon. members expressed concern that tire dealers would be required to keep records of each tire sold, as is now the case, for example, with legislation in the United States. This was not the intention here. However, to remove any suggestion that this might be the case but at the same time to ensure that buyers can be notified in the event of a recall campaign, we are now proposing to have a voluntary registration provision. In effect, the tire manufacturers would have to provide the purchaser with a registration form or similar means by which he would register his purchase with the manufacturer or the importer, if he so wished. It would be entirely up to the buyer whether or not he wished to register, as is now the case with many other consumer products. This will ensure that those who wish to be notified in the event of a recall campaign can be notified directly but without imposing a legal obligation on dealers to keep records of tire buyers.

The second amendment relates to the inspection requirement in the bill. Some concern has been expressed that the bill in its present form could lead to a large number of inspectors who would, among other things, inspect dealers' records. Again, this was not the intention of the legislation. There was, and is no intention to add any significant number of inspectors to implement the bill. In addition, making it clear that dealers are not obliged to keep records of purchasers will remove any suggestion that inspectors will be required to inspect the records at the dealer level.

However to stress that the Department will not be establishing a new core of inspectors it is proposed in the amendments which I have distributed to change the bill to permit inspectors under the existing Motor Vehicle Safety Act to be designated as the inspectors under this new tire legislation.

Mr. Chairman, I think that concludes the general summary that I would like to offer to members. May I just in passing, and most sincerely, thank in particular those members of the Committee who have taken a special inter-

[Interprétation]

Par exemple, l'honorable député de Vegreville a fait remarquer que le bill ne tient pas compte des pneus fabriqués et vendus dans la même province. C'est exact. S'il y a un problème, les gouvernements provinciaux devront le résoudre. Cependant, monsieur le président, d'après les renseignements que j'ai obtenus, ce problème n'est pas très grave parce que les fabricants de pneus ne fabriquent pas séparément les pneus devant être vendus dans la province. C'est pourquoi les normes s'appliquant aux pneus faisant partie de l'équipement original des nouvelles voitures et aux pneus de remplacement toucheraient la plupart des nouveaux pneus vendus au Canada.

De plus, le bill ne vise pas les pneus ressemelés, qui sont habituellement ressemelés et utilisés dans la même province. Cependant, en nous assurant que tous les nouveaux pneus répondent aux normes de sécurité, nous espérons réduire le danger que des pneus défectueux ne soient ressemelés. Je vous ferai aussi remarquer que le Ministère travaille à l'heure actuelle avec l'Association canadienne de normalisation en vue d'élaborer des normes pour les pneus ressemelés.

Monsieur le président, j'aimerais traiter de deux points essentiels qui font l'objet des amendements que j'ai distribués aux membres du comité ce matin. Il y a tout d'abord l'obligation de maintenir un système de registres. Les honorables membres ont dit craindre que les détaillants de pneus ne soient tenus de maintenir un registre de chaque pneu vendu, comme l'exige la loi américaine. Ce n'était pas notre intention. Cependant, pour dissiper tout malentendu à ce sujet et pour nous assurer que les acheteurs avisés advenant une campagne de rappel, nous proposons un enregistrement volontaire. En fait, les fabricants de pneus seraient tenus de fournir à l'acheteur un formulaire ou un autre document où il pourrait enregistrer son achat chez le fabricant ou l'importateur, s'il le désire. L'acheteur serait entièrement libre d'enregistrer ou non son achat, comme c'est le cas pour bien d'autres produits de consommation. Ainsi ceux qui désirent être avisés dans le cas d'une campagne de rappel, pourront l'être directement sans que la loi oblige les détaillants à maintenir des registres des acheteurs.

Le second amendement porte sur les inspections. On a dit craindre que le bill dans sa forme actuelle n'entraîne la nomination d'un plus grand nombre d'inspecteurs qui, entre autres choses, inspecteraient les registres des détaillants. Encore une fois ce n'est pas l'intention de la loi. Nous n'avions aucunement l'intention d'augmenter le nombre des inspecteurs pour appliquer la loi. De plus, en précisant que les détaillants ne sont pas tenus de maintenir des registres des acheteurs, il sera très clair que les inspecteurs ne seront pas tenus d'inspecter les registres du détaillant.

Cependant, pour insister sur le fait que le ministère n'augmentera pas le nombre des inspecteurs, dans les amendements que j'ai distribués, on propose de modifier le bill pour que les inspecteurs nommés en vertu de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles soient les inspecteurs désignés en vertu de cette nouvelle loi sur les pneus.

Monsieur, le président, ceci termine le résumé que je voulais présenter aux membres. En passant, permettez-moi de remercier tout particulièrement les membres du comité qui se sont intéressés à cette loi, qui en ont parlé en



[Text]

est in this legislation, have commented on it during our proceedings in the House of Commons, and have worked to assist us in coming forward with a set of amendments this morning which I think will alleviate most of the concern which has been expressed up to this point in time. And in that particular connection, of course, I would want to mention the honourable member for Vegreville and the honourable member for Halton-Wentworth, who have been very helpful in that connection.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale.

We shall now call Clause 2.

On Clause 2—*definitions*.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with regard to Dr. Campbell's presentation and, for clarification, he indicated that the thrust of the bill will be to enforce the standards at the point of importation or the point of manufacture. As I understand it, the registered mark  $\mathcal{C}$  will not necessarily appear on tires that are imported. Is that correct?

**Dr. Campbell:** That is correct, sir.

**Mr. Mazankowski:** Is that not going to be somewhat confusing to Canadian motorists?

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Mazankowski, but could I interject for a second; the console operator is having some difficulty.

You may proceed now, sir.

• 1010

**Mr. Mazankowski:** I have a follow-up comment. It seems to me that is going to make it somewhat confusing. The bill indicates that we are going to use the national tire safety symbol  $\mathcal{C}$ . Yet in essence a large number of the tires which are imported are not going to bear that symbol, notwithstanding the fact that they may meet standards. It is going to make it very difficult for a consumer when he goes into a tire shop to purchase a tire. Indeed, it is going to make it very difficult for the retailer probably to convince the potential buyer that the tire he has, which may be taken off a new car in exchange for another set of tires he will be attempting to sell—it is going to make it very difficult for him to convince the purchaser that that is a tire that meets the Canadian safety standards.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. Campbell:** The general public probably will not be aware of the existence of the national safety mark as a brand on the tire. It is not to be promoted as a seal of approval to the public. All tires after the proclamation of the legislation would be required to meet the safety standards at the time of importation or at the time of manufacture. Therefore the public need not be concerned as to whether or not a tire has a mark or does not have a mark.

**Mr. Mazankowski:** The public may not be, but...

**Dr. Campbell:** The mark would be primarily an administrative device so that our inspectors could identify the tires and ensure that they met the standards.

**Mr. Mazankowski:** You have it marked on the tire now, DOT. Is that not correct?

[Interpretation]

Chambre et qui nous ont aidé à élaborer des amendements qui mettront fin à la plupart des préoccupations qui ont été exprimées jusqu'à maintenant. A cet égard, bien entendu, j'aimerais mentionner l'honorable député de Vegreville et l'honorable député de Halton-Wentworth qui nous ont beaucoup aidé.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale.

Nous sommes rendus à l'article 2.

Article 2—*Définitions*.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais avoir des précisions au sujet de la présentation de M. Campbell; il a indiqué que le bill vise à appliquer les normes lors de l'importation et de la fabrication. Si j'ai bien compris, la marque enregistrée  $\mathcal{C}$  ne sera pas nécessairement apposée sur les pneus importés. Est-ce exact?

**M. Campbell:** C'est exact, monsieur.

**M. Mazankowski:** Cela n'entraînera-t-il pas de la confusion?

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Mazankowski, permettez-moi de vous interrompre un instant, la «technicienne» a des difficultés.

Vous pouvez continuer, monsieur.

**M. Mazankowski:** J'ai une observation à faire là-dessus. Il me semble que cela va entraîner une certaine confusion. Le bill indique que nous allons nous servir du symbole national de sécurité  $\mathcal{C}$ . Cependant ce symbole ne sera pas apposé sur un grand nombre de pneus importés, même s'ils répondent aux normes. Le consommateur qui voudra acheter un pneu aura donc beaucoup de difficultés. En fait, le détaillant aussi aura beaucoup de difficultés à convaincre l'acheteur éventuel qu'un pneu, qui a peut-être été enlevé d'une nouvelle voiture pour être remplacé, est conforme aux normes de sécurité du Canada.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** La population en général ne connaîtra probablement pas l'existence de cette marque nationale de sécurité. Nous ne répandrons pas auprès du public l'idée que c'est un sceau d'approbation. Après la mise en vigueur de la loi, tous les pneus devront répondre aux normes de sécurité lors de l'importation ou lors de la fabrication. C'est pourquoi la population n'a pas besoin de vérifier si cette marque est apposée ou non sur un pneu.

**M. Mazankowski:** La population n'a peut-être pas besoin de le vérifier, mais...

**M. Campbell:** Grâce à cette marque, nos inspecteurs pourront identifier les pneus et s'assurer qu'ils répondent aux normes.

**M. Mazankowski:** Il y a déjà une marque sur les pneus n'est-ce pas, la marque DOT?

[Texte]


**Dr. Campbell:** That is not our mark. That mark has significance only in the United States. It is required as a condition of sale under the Motor Vehicle Safety Act of the United States. It refers to the U.S. Department of Transportation.

**Mr. Mazankowski:** Yes. Well, with due deference, I think the mark does mean something to one who is engaged in the retail tire business. I think it is a selling feature that a person engaged in the business can use. In my view we are going to face a rather confusing set of circumstances with some tires bearing the Canadian trademark, which I think consumers will appreciate, but at the same time we are going to have others that will not bear the mark. Of course, in reading some of Senate proceedings, the learned words of Senator Forsey, he points out and reiterates the point Mr. Goodale has made, that a manufacturer within in a province, providing his tires do not cross a provincial or an international border, can manufacture—to quote him, “if he wishes he can make a tire out of chewing gum”, providing he does not put the mark on it and the chewing gum tire cannot enter into international or interprovincial trade.

My whole purpose in trying to clarify these points, Dr. Campbell, is really to establish the effectiveness of this piece of legislation. I think the spirit and thrust of the legislation is good but I question the effectiveness, given the experience perhaps that has been recorded in the United States. I understand there is something like a 25 to 30 per cent effective rate in a similar kind of program in use in the United States.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. Campbell:** I am not quite sure to what those last statistics refer, 25 to 30 per cent effectiveness in the United States. At the present time all tires manufactured or imported into the United States and sold in the United States are required to meet the safety standards established by the U.S. Department of Transportation. We have no reason to believe that any significant quantity of tires are being sold in the United States that do not meet the standards.

The requirement of the national tire safety mark  on all tires would introduce some significant trade problems. We believe that it would be almost impossible to require every offshore or foreign plant to apply that mark, and at the present time, the manufacturers do not know precisely what tires might be imported into Canada. If there were a shortage of a particular brand of tires, a Canadian manufacturer might import that size and type from the U.S. to fill the market requirements on a temporary basis.

• 1015

Now, if it did not have the brand on it, then he would be prohibited from importing it. So it could introduce some significant barriers to trade and restrict the flexibility of our manufacturers in supplying the needs of the Canadian market; and it is for that reason that we have not required the mark on foreign-manufactured tires.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps all I can say, then, is that that is a good argument for not going with the symbol, because all you are going to do is create confusion. It is one thing to have the symbol on Canadian-manufactured tires but it is another thing to point out, in spite of the

[Interprétation]


**M. Campbell:** Ce n'est pas la nôtre. Cette marque veut dire quelque chose seulement aux États-Unis. En vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles des États-Unis, cette marque est une condition de vente. DOT veut dire le département des Transports des États-Unis.

**M. Mazankowski:** Oui. Soit dit sans vous offenser, je crois que cette marque veut vraiment dire quelque chose pour le détaillant de pneus. Un détaillant peut se servir de cette marque pour vendre ses pneus. D'après moi, il y aura une certaine confusion, car la marque sera apposée sur certains pneus, ce qui plaira aux consommateurs, mais en même temps elle ne figurera pas sur d'autres pneus. Bien entendu, dans les comptes rendus des réunions du Sénat, le sénateur Forsey déclare, comme M. Goodale l'a dit, que le fabricant d'une province peut fabriquer n'importe quel pneu pourvu qu'il ne traverse pas une frontière provinciale ou internationale, et je cite «S'il le désire, il peut fabriquer un pneu en chewing gum», pourvu qu'il n'appose pas la marque sur ce pneu et pourvu que ce pneu de chewing gum ne soit pas vendu à l'échelle internationale ou interprovinciale.

Monsieur Campbell, en tentant de préciser ces points, je veux en fait déterminer l'efficacité de cette loi. J'estime que l'esprit et l'intention de la loi sont valables, mais je mets en doute son efficacité, étant donné ce qui s'est produit aux États-Unis. Je crois qu'on évalue à environ 25 à 30 p. 100 l'efficacité d'un programme semblable existant aux États-Unis.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Je ne sais pas à quoi se rapportent ces statistiques, ce 25 à 30 p. 100 d'efficacité aux États-Unis. Pour l'instant, tous les pneus fabriqués ou importés aux États-Unis et vendus aux États-Unis doivent être conformes aux normes de sécurité établies par le département des Transports des États-Unis. Rien ne nous porte à croire qu'une grande quantité des pneus vendus aux États-Unis ne sont pas conformes aux normes.

L'obligation d'apposer la marque nationale de sécurité  sur tous les pneus entraînerait certains problèmes dans le domaine des échanges commerciaux. Nous estimons qu'il serait presque impossible de demander à tous les fabricants étrangers d'apposer cette marque. Pour l'instant, les fabricants ne savent pas de façon précise quels pneus seront importés au Canada. S'il y avait une pénurie d'une marque de pneus en particulier, un fabricant canadien pourrait importer un genre de pneus des États-Unis pour faire face temporairement à la demande.

Si la marque n'était pas apposée sur ces pneus, il ne serait pas autorisé à les importer. Donc, on nuirait de façon importante aux échanges commerciaux et nos fabricants ne pourraient pas aussi facilement répondre aux besoins du marché canadien. C'est pourquoi, nous n'avons pas exigé que la marque soit apposée sur les pneus fabriqués à l'étranger.

**M. Mazankowski:** Alors, il vaut peut-être mieux laisser tomber entièrement ce symbole parce qu'il servira seulement à créer des malentendus. C'est une chose d'apposer le symbole sur les pneus fabriqués au Canada, mais c'en est une autre de l'appliquer à l'encontre des pneus importés



[Text]

imported tires, which will probably have to match up and live up to the standards. I submit to you that it is going to create some confusion in the minds of the consumer and may impose some undue hardship on the tire dealer. Perhaps we might be better off without the mark.

**Dr. Campbell:** It is our advice that we require it in order to regulate federally. All of the regulations would be issued as a condition of using the mark in Canada or as a condition of importation; and only by applying the mark could we impose on all tires manufactured in Canada the standards that we wish the tires to meet.

**Mr. Mazankowski:** Do I still have some more time?

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have some other questions, Mr. Chairman, just for clarification. You referred to the number of accidents involving motor vehicles and I am just wondering if you can give us any precise information on the number of these accidents that have been attributed to tire failure—and what type of tire failure. Was it because of defects? How many accidents are we looking at, for example, and how many fatalities, due to malconstruction or maldesign and defects, from the standpoint of the manufacturer?

**Dr. Campbell:** We do not have precise statistics on the number of accidents and fatalities caused by tires.

**Mr. Mazankowski:** So we really do not know?

**Dr. Campbell:** We believe, at the present time, based on the information that we have, that approximately 1 per cent of accidents may be associated with tire failure; which is a pretty good record except that, when you apply that 1 per cent to 6,000 people killed in traffic accidents in Canada or 500,000 accidents a year, it amounts to a significant number.

**Mr. Mazankowski:** Oh yes, but that could be broken down into worn-out tires, underinflation, overinflation, under tire, over tire.

**Dr. Campbell:** That is correct, sir.

**Mr. Mazankowski:** It could be recaps, which this bill does not cover at all. And I suggest to you that this is an area, that really is an area, in my view, that requires some tightening up and some standards. Again getting back to my view of the ineffectiveness of this bill, it seems to me that that is an area that your particular department should address itself to.

Now, I am reading some of your testimony and it indicates that it is difficult, very difficult, to write the true performance standard. Well, that may very well be, but I would like to hear from the tire companies on this; because I think that the area of retreads is where you really are vulnerable from the standpoint of minimizing safety standards. And this bill does not cover it whatsoever.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

• 1020

**Dr. Campbell:** That is correct. To complete the answer to your previous question, if I may, sir, we have provided some statistics on fatal accidents, and in each of those cases during the past summer the coroner's juries attributed the fatalities to the tires that were provided as equipment, and these were relatively new tires. The nature of the failure was tread separation in all cases, which would be a manufacturing problem.

[Interpretation]

qui devront probablement répondre aux normes. Je dois dire que cela va poser des problèmes aux consommateurs et aux détaillants de pneus. Il vaudrait peut-être mieux laisser tomber complètement.

**M. Campbell:** On nous a conseillé de l'imposer afin de réglementer la vente des pneus au niveau fédéral. Pour se servir de la marque au Canada ou pour importer, il faudra se conformer aux règlements qui seront établis. C'est seulement grâce à cette marque que tous les pneus fabriqués au Canada atteindront les normes que nous voulons appliquer.

**M. Mazankowski:** Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Allez-y monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je voudrais obtenir d'autres précisions, monsieur le président. Vous avez parlé du nombre d'accidents d'automobiles et je me demande si vous pourriez nous donner des renseignements précis sur le nombre d'accidents pouvant être attribués à des pneus défectueux, et sur le genre de défectuosités. Ces accidents se sont-ils produits à cause des défectuosités? Combien d'accidents et de décès ont été causés par un défaut de fabrication ou un défaut de conception?

**M. Campbell:** Nous n'avons pas de statistiques précises sur le nombre d'accidents et de décès causés par les pneus.

**M. Mazankowski:** Nous ne le savons pas en fait?

**M. Campbell:** En nous fondant sur les renseignements que nous avons obtenus, nous estimons qu'environ 1 p. 100 des accidents peuvent être attribués à un mauvais rendement des pneus. C'est assez minime, mais si l'on calcule 1 p. 100 des 6,000 personnes tuées lors d'accidents de la circulation au Canada ou des 500,000 accidents par année, cela représente un chiffre assez important.

**M. Mazankowski:** Oui, mais nous pourrions en déterminer les causes exactes comme par exemple, l'usure, le gonflement ou la taille des pneus.

**M. Campbell:** C'est exact, monsieur.

**M. Mazankowski:** Il pourrait s'agir de pneus rechapés que ne mentionne pas du tout le bill. Et je crois que c'est un domaine où il faudrait être plus strict et où il faudrait établir des normes. Pour en revenir à l'inefficacité du bill, il me semble que c'est un domaine dont vous devriez vous occuper de façon particulière.

Vous avez dit au cours de votre témoignage qu'il était très difficile de déterminer la vraie norme de rendement. Cela se peut, mais j'aimerais entendre l'opinion des fabricants de pneus à ce sujet. Je crois qu'en fait il est plutôt difficile d'assurer la sécurité dans le cas des pneus rechapés. Et le bill n'en parle pas du tout.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** C'est exact. Pour compléter ma réponse à votre question précédent, si vous me le permettez, nous avons fourni des statistiques sur les accidents mortels et dans chaque cas, l'été dernier, les jurys du coroner ont attribué ces décès aux pneus d'origine et il s'agissait de pneus assez neufs. Dans tous les cas, il y avait eu séparation de la semelle, ce qui semble être un défaut de fabrication.

**[Texte]**

On the second question, on retreads, we do not know at the present time how to write an adequate performance standards on retreads. Retreading is to a large extent a local business undertaking and it is believed at the present time that it can best be controlled by the provinces and we have reached agreement on that with the provinces. We are working with the provincial officials at the present time to try to develop a code of good practice in retreading which they could then impose upon the retreading firms within their own jurisdictions because we believe that it is the process which has to be controlled at the present time in the absence of a performance standard, because a performance standard on a retreaded tire would require that each and every tire be destroyed to determine whether or not it was adequate. We believe that retreading is necessary in Canada, we believe that it can be done satisfactorily and we believe that improvements can be made in the retreading industry as a result of introducing some manufacturing process requirements. But as far as a performance standard applicable at the federal level is concerned, we just do not know how this would be accomplished at the present time.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I defer to my hon. friend Mr. Mazankowski on things like tires. He is the kind of car dealer I would buy a second-hand car from, and I appreciate the points he is making on things like over-inflation, under-inflation, too small, too large tires. It is impossible to govern every individual driver. If he is going to be sloppy and careless, then there is not much you can do about that. But I do appreciate what he says about retreads. I think there should be some kind of standards here as well that are applied nationally, and the co-operation of each of the provinces to have concurrent legislation in the area of retreads. No, that may be the next move.

I have seen retreads that did very well, where you get 20,000-25,000 miles out of them, and then I have seen retreads and I have had retreads where the walls fell apart after 5,000 miles. The buyer just has no way of knowing. Unless some kind of expertise is gone into inspection and quality control on retreading, it seems to me the accident rate is going to get worse.

I want to suggest that I agree that this kind of standard has to be enforced, as Mr. Mazankowski said. Even on imported tires, if somebody is going to manufacture tires outside Canada, they should have to meet Canadian standards. If it means putting a mark on them at the border at their expense, then I think we should do that.

Frankly—and I am sure the honourable member from Vegreville would agree with me—any dealer or manufacturer of a tire or a car that would let a car off his lot or a customer out of his garage after servicing with an unsafe tire is not a good dealer and not worthy of any kind of reputation as a dealer. It is really the dealer who has to protect the buyer, especially when we are faced with the multiplicity of treads and kinds and sizes and widths and whitewalls and so forth. The customer has no way of knowing, and the marking on the tire of a minimum standard in terms of safety and quality is to me a long overdue step and I welcome the legislation.

**[Interprétation]**

Au sujet de votre deuxième question, nous ne savons pas encore comment déterminer une norme de rendement appropriée pour les pneus rechapés. Dans une grande mesure les pneus sont rechapés au niveau régional et la province serait plus en mesure de les contrôler, c'est pourquoi nous avons conclu une entente à cet égard avec les provinces. Nous collaborons avec les fonctionnaires provinciaux pour tenter d'élaborer un code pour des pneus rechapés qu'ils pourraient ensuite imposer aux sociétés qui rechapent les pneus et qui relèvent de leur propre juridiction. Étant donné qu'il n'y a pas de norme de rendement, nous croyons qu'il faut contrôler le procédé car pour élaborer une norme de rendement pour les pneus rechapés, il faudrait détruire tous les pneus pour savoir s'ils sont acceptables ou non. Nous croyons qu'il est nécessaire de rechapier des pneus, que cela peut être fait de façon satisfaisante et qu'on peut améliorer cette industrie en imposant des normes au processus de fabrication. Mais, nous ne savons pas comment établir une norme de rendement au niveau fédéral, pour l'instant.

**Le président:** Merci monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je laisse mon ami M. Mazankowski parler de choses comme les pneus. Je lui achèterais certainement une voiture usagée et je suis heureux qu'il ait parlé des pneus trop grands, trop petits, trop gonflés ou pas assez gonflés. Il est impossible de contrôler chaque conducteur. Si un conducteur veut être négligent, on ne peut rien faire pour l'en empêcher. Mais je suis d'accord avec ce qu'il dit au sujet des pneus rechapés. Je crois qu'il faudrait aussi élaborer des normes nationales et que chaque province devrait collaborer pour adopter une loi dans ce domaine. C'est peut-être la prochaine mesure qu'il faudra prendre.

J'ai vu de très bons pneus rechapés, qui duraient 20,000 à 25,000 milles, mais j'en ai eu d'autres qui duraient 5,000 milles. L'acheteur ne peut en aucune façon connaître la qualité de ces pneus. Il me semble que si l'on n'inspecte pas et si l'on ne contrôle pas la qualité des pneus rechapés, le pourcentage d'accidents augmentera.

Je conviens qu'il faut appliquer ce genre de norme, comme l'a dit M. Mazankowski. Même pour ce qui est des pneus importés, si quelqu'un fabrique des pneus à l'extérieur du Canada, ces derniers devraient être conformes aux normes canadiennes. S'il faut pour cela apposer une marque sur ces pneus, à la frontière à leurs frais, faisons-le.

Franchement, et je suis certain que l'honorable député de Vegreville serait d'accord avec moi, tout détaillant ou fabricant qui vend une voiture dépourvue de pneus adéquats n'est pas un bon détaillant et ne mérite pas le titre de détaillant. C'est vraiment le détaillant qui doit protéger l'acheteur surtout si l'on considère le nombre considérable de semelles, de catégories, de grandeurs, de largeurs et de flancs différents. Le consommateur ne peut pas tous les connaître, et d'après moi il y a longtemps qu'on aurait dû apposer une marque de sécurité et de qualité sur les pneus et cette loi me semble la bienvenue.



[Text]

[Interpretation]

• 1025

Mr. Chairman, you and your Clerk sent us around a copy of a letter from Michelin, who probably are second to none in the world in tires, expressing a couple of complaints about the legislation and suggesting a change in it. I would like to know from Mr. Goodale, Mr. Chairman, or the other witness, how seriously we should take the representation from Michelin. Has it been taken into consideration? Are those representations covered in the amendments that are provided, or are they worrying unnecessarily? For example, for the Search, Seizure and Forfeiture part of the bill, are there amendments that maybe cover their complaint, or are their complaints unwarranted? I have some regard for the reputation of Michelin in terms of tires.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, upon receipt of the memorandum from the Chairman with respect to the letter dated in November 1974 from Michelin, I asked Dr. Campbell to review those points made in that letter. I would ask him now to indicate his view with respect to it.

The Chairman: Dr. Campbell.

Dr. Campbell: I think Michelin's concern is primarily related to performance standards for tires, and indeed our standards will be performance standards. It is not our intention to enter into plants and control processes or interfere in any way in the manufacture or the assembly and construction of tires. So that we believe at the present time our inspectors would only be inspecting completed tires of the Michelin Company and we would not be meddling in the secret processes of the company in the manufacture. I believe that is the primary concern of the ...

Mr. Benjamin: Right. I presume, then, the concern in their complaint about Clause 2(1), under safety standards, page 2,

means standards regulating the design construction or functioning of motor vehicle tires for the purpose of protecting persons ...

is about why you would want words such as "design" in there. If they wanted to have a tread that looks like valentines, if the safety standard and quality was there why would you care what the tread looked like?

Dr. Campbell: I would not care. But the marking, we believe, is related to the design of the tire, and the positioning of the markings on the tire.

Mr. Benjamin: I see.

Dr. Campbell: It is not our intention to regulate how the tire is designed. Our concern is the performance of the tire. Of course, control over our standards would be exercised through the standard-making process, which is very specifically specified in the bill and which requires the Minister of Transport to publish in the *Canada Gazette* any proposed standards, and it invites representations from manufacturers, distributors, and any other interested party with respect to any proposed regulations. We believe this process of public review of regulations prior to their becoming law would be an adequate safeguard against unnecessary regulation of the construction of tires.

Monsieur le président, votre greffier nous a adressé un exemplaire d'une lettre de la société Michelin, qui est sans doute la plus compétente au monde en matière de fabrication de pneus, lettre dans laquelle cette Société se plaint de certains aspects du projet de loi et propose certaines modifications. J'aimerais savoir ce que vous pensez des remarques de Michelin et si vous en avez tenu compte. Ont-elles été prises en considération lors de la rédaction des amendements que vous venez de nous distribuer ou ces plaintes ne sont-elles pas fondées? Par exemple, en ce qui concerne les dispositions de perquisition, saisie et confiscation, les plaintes de Michelin sont-elles justifiées ou non, et, si oui, avez-vous des amendements destinés à y répondre? Je dois vous dire que j'ai une excellente opinion de la société Michelin et de ses produits.

M. Goodale: Monsieur le président, dès réception de la lettre de la société Michelin, datée de novembre 1974, j'ai demandé à M. Campbell de l'examiner en détail. Je lui donnerai donc la parole pour qu'il nous dise ce qu'il en pense.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Je pense que les préoccupations de Michelin concernent essentiellement les normes de performance des pneus et je tiens à préciser immédiatement que nous n'avons absolument pas l'intention d'entrer dans les usines pour contrôler les processus de fabrication ou nous ingérer d'une manière quelconque dans la fabrication, l'assemblage ou la construction des pneus. En effet, nous prévoyons que nos inspecteurs ne procéderont qu'à l'inspection des pneus que la société Michelin aura fabriqués et sera prête à vendre et nous n'avons pas du tout l'intention d'intervenir à un niveau antérieur. Je pense que c'était là la préoccupation essentielle de ...

M. Benjamin: C'est juste. Si je ne me trompe, Michelin se plaignait d'un passage de l'article 2.1, concernant les normes de sécurité. Il s'agissait de la définition des normes de sécurité qui est la suivante:

... désigne des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement de pneus de véhicule automobile aux fins de protéger les personnes ...

Michelin se demandait pourquoi le mot «conception» avait été inclus dans cette définition. En effet, tant que les normes de qualité et de sécurité sont respectées, en quoi pouvez-vous être concernés par la conception du pneu lui-même?

M. Campbell: De fait, cela ne m'intéresse pas du tout. Nous voulons cependant contrôler les marques qui seront apposées au pneu, ce qui nous amène à nous préoccuper de conception.

M. Benjamin: Je comprends.

M. Campbell: Mais nous n'avons pas du tout l'intention de réglementer les travaux de conception des fabricants de pneus. Notre seule préoccupation concerne les résultats concrets. Évidemment, le contrôle du respect de nos normes doit se faire en fonction de certains principes, précisés dans le projet de loi, en vertu desquels le ministre des Transports doit publier dans la *Gazette* du Canada toute norme qu'il a l'intention de faire respecter; par la même occasion, il doit inviter les fabricants, distributeurs et toute autre partie concernée à faire connaître leur avis au sujet de ces projets de normes. Par ce processus d'examen public des règlements, avant leur entrée en vigueur, nous pensons être en mesure d'éviter tout contrôle inutile.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Yes. I do not want to be misunderstood, Mr. Chairman. In fact, I would prefer that the legislation, at least initially, lean on the heavy side, and if it is found later—I would rather be over-careful in terms of safety than under-careful, so I am not being critical of what is in the bill. I just wonder whether Michelin's representation is worth considering.

• 1030

One other question I would like to ask. I mentioned it at second reading, and I may be out of date on this—it would not be the first time—this business of getting tires that are two-ply with four-ply rating or four-ply and they are only two-ply, whichever way it is, especially when you order a car without thinking about what kind of tires you want and you just get the standard tire. My experience with them is that if you got 15,000 or 18,000 miles out of them you were lucky; they were just no good. But they come out on brand-new cars unless you specify higher quality tires. Is that kind of nonsense being peddled around, or have the tire manufacturers quit doing it?

**Dr. Campbell:** It is a very difficult question, sir. The two-ply, four-ply rating we think is irrelevant. The standards specify the strength of the carcass, and if you can accomplish this with two plies of fabric instead of four plies, that is to the benefit of the manufacturer and the consumer, so that the number of plies really is not significant. But there are different types of tires, many different types of tires and they have different uses, and it is necessary to know the type of use to which a tire will be put before you can specify the precise design and which would be best suited to that need.

Attempts are being made to establish a quality grading system, a simple system which could be understood by the public, because I myself must admit that I am confused by the various rating systems. But it is an extremely difficult thing to establish a rating system for tires because of the many different types of construction and the many different uses to which these tires will be put.

The United States Congress in 1966 specified in the legislation that the U.S. Department of Transportation must produce within two years and report back to Congress a uniform tire quality grading system for the United States. Two years later they had the report that they had not succeeded in finding a suitable grading system. They still have not established a suitable grading system, and so they have not been able to comply with that specific order by the United States Congress.

**Mr. Benjamin:** So what you are saying, then, is that it is possible that one could buy a two-ply tire that is as good or better than a four-ply one?

**Dr. Campbell:** That is correct, sir.

**Mr. Benjamin:** There is no way, then, that the consumer can know that is a fact, that the two-ply tire will be as good as the four-ply because of the difference in the material and the construction in that tire.

**Dr. Campbell:** It depends on what one's definition of "good" is.

[Interprétation]

**M. Benjamin:** Très bien. J'espère que l'on interprète bien mon intervention, monsieur le président. En effet, je préfère risquer d'être accusé d'un excès plutôt que d'une insuffisance de précautions. Je ne veux pas critiquer le projet de loi lui-même, mais je voulais savoir si l'argument de Michelin était valable.

J'aimerais poser une autre question. J'en ai parlé lors de la deuxième lecture et il se peut que je sois quelque peu en retard dans les nouvelles, cela ne serait pas la première fois, mais il s'agit de ces pneus deux plis qu'on vend au même titre que des quatre plis ou des pneus quatre plis qui n'en n'ont que deux en vérité, enfin, vous savez ce que je veux dire, surtout lorsqu'on achète une voiture sans songer au genre de pneus et qu'on ne vous donne que des pneus ordinaires. D'après mon expérience, lorsqu'on réussissait à en tirer entre 15,000 et 18,000 milles, on avait de la chance; ces pneus ne valaient rien. Mais c'est ce qu'on met sur les voitures neuves à moins que l'acheteur n'exige un pneu de meilleure qualité. Est-ce qu'on vend toujours cette saloperie ou les fabricants de pneus ont-ils arrêté d'en faire?

**M. Campbell:** Il est difficile de répondre à cette question, monsieur. Cette question du pneu deux plis classé quatre plis est tout à fait sans importance d'après nous. Les normes précisent quelle doit être la résistance du pneu et si on peut obtenir cette résistance avec deux plis au lieu de quatre, c'est tout à l'avantage du fabricant et du consommateur puisque le nombre de plis n'a absolument aucune importance. Mais il y a bien des sortes de pneus destinés à toutes sortes d'usages différents et on doit savoir à quoi un pneu va servir avant de décider quel pneu choisir.

On essaie de trouver un système de classement de qualité, un système simple que tous pourraient comprendre, parce que j'ai moi-même de la difficulté à comprendre les différents systèmes de classement en usage. Mais il est très difficile de trouver un système de classement pour les pneus, puisqu'il y a tellement de façons différentes de les fabriquer et qu'ils doivent servir à des fins bien différentes.

En 1966 le Congrès des États-Unis a décidé que le département des Transports devait mettre sur pied un système uniforme de classement de qualité de pneus aux États-Unis. Deux ans plus tard, on n'avait toujours pas trouvé de système satisfaisant. Il n'y en a toujours pas et il a donc été impossible à nos voisins d'obéir à un ordre émanant du Congrès des États-Unis.

**M. Benjamin:** Donc, il est possible d'acheter un pneu deux plis qui soit aussi bon, sinon meilleur, qu'un pneu quatre plis?

**M. Campbell:** C'est exact, monsieur.

**M. Benjamin:** Le consommateur ne peut donc être sûr que le pneu deux plis sera aussi bon que le quatre plis à cause de la différence des matériaux et de la façon dont le pneu est fait.

**M. Campbell:** Cela dépend ce qu'on entend par «bon».



[Text]

**Mr. Benjamin:** Well, I mean good in terms of qualifying for ...

**Dr. Campbell:** In terms of our legislation and our responsibility, all tires will be good because all tires will have to meet these minimum safety standards.

**An hon. Member:** But will they last for 30,000 miles?

**Dr. Campbell:** Some tires, of course, will have longer life than other tires. Some will provide better traction, better cornering ability than other tires.

**Mr. Benjamin:** And it is really impossible to legislate or enforce some reasonable length of tire-life because no two drivers drive at the same speed or under the same conditions.

**Dr. Campbell:** That is correct, sir.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Mazankowski.**

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, getting back to the retread business, I understand that the legislation in the United States prescribes that a retreaded tire must bear the same quality assurance standards as those which are applied to new tires. I realize that perhaps because of the split jurisdiction, the difference in jurisdiction in Canada versus the United States, the federal government there is perhaps in a position I suppose to make that sort of requirement. You indicated that the provinces and the federal government were indeed working out a code of safety standards or requirements for the retread business. This bill has been before the House for over a year, and it appears that in that particular area there has been no progress made whatsoever. The answers you are giving me today are the same answers you gave in Committee in April of 1974. So really I have to question the sincerity of moving in that direction, given the fact that there has been a year in which I am sure there should have been some progress if there is a sincere attempt or effort to bring about some sort of safety standards or guidelines in the retread business.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

• 1035

**Dr. Campbell:** The United States does not have at the present time a standard applicable to retreaded tires. They have not been successful in developing a suitable performance standard. They have tried, and they have issued various proposals, but they have not been successful in establishing a safety standard for retreaded tires.

Some progress has been made in Canada, in that there are draft codes of ethics, codes of practice, available at the present time relating to the process of retreading tires. It is hoped that these can be approved by the CSA within the next few months, and subsequently enforced by the provinces. But I agree, it is a very slow process.

**Mr. Kempling:** They have passed legislation in the United States pertaining to retreads.

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Évidemment, par bon j'entends ...

**M. Campbell:** En ce qui concerne nos lois et notre responsabilité, tous les pneus seront bons parce que tous les pneus devront être à la hauteur des normes minimales de sécurité.

**Une voix:** Mais vont-ils durer 30,000 milles?

**M. Campbell:** Évidemment, certains pneus donneront plus de millage que d'autres. Certains auront une meilleure traction et d'autres se comporteront mieux en virage.

**M. Benjamin:** Et il est absolument impossible d'édicter quoi que ce soit concernant la longévité d'un pneu, puisque personne ne conduit à la même vitesse et les conditions ne seront jamais les mêmes.

**M. Campbell:** C'est exact, monsieur.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour en revenir au pneu rechapé, je crois que d'après la loi américaine, un pneu rechapé doit répondre aux mêmes normes de qualité qu'un pneu neuf. Je sais bien que, question de juridiction, les pouvoirs ne se partagent pas de la même façon au Canada qu'aux États-Unis et il se peut que leur gouvernement puisse exiger cela. Vous avez dit que les provinces et le gouvernement fédéral canadien étudiaient un code de normes de sécurité concernant les pneus rechapés. Cela fait plus d'un an que la Chambre a été saisie de ce bill et il semble qu'en ce domaine précis, il n'y a pas eu de progrès. Les réponses que vous me donnez aujourd'hui sont les mêmes que vous avez données au Comité en avril 1974. Je dois donc remettre en question la sincérité de ces objectifs, puisque cela fait un an qu'on aurait pu faire certains progrès si on essayait vraiment d'adopter des normes de sécurité dans l'industrie du pneu rechapé.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** À l'heure actuelle, les États-Unis n'ont pas de normes pour les pneus rechapés. Ils n'ont pas réussi à définir des normes satisfaisantes en ce domaine. Ils ont essayé d'en trouver et ils ont fait bien des propositions, mais ils n'ont pas réussi à trouver des normes de sécurité pour les pneus rechapés.

Le Canada a fait quelques progrès en ce domaine puisque nous avons eu des ébauches de codes d'éthique, de codes professionnels, dont on dispose déjà à l'heure actuelle et qui concernent les différentes méthodes de rechapage. On espère que l'ACN pourra les approuver d'ici quelques mois et que les provinces verront alors à les appliquer. Mais je suis d'accord avec vous, tout cela prend bien du temps.

**M. Kempling:** Les États-Unis ont adopté une loi concernant les pneus rechapés.

[Texte]

**Dr. Campbell:** The federal legislation would be applicable to retreaded tires in the United States. But that is only the authority. The actual regulations or standards have not been developed yet.

**Mr. Mazankowski:** At least they have gone further than we have. At least they have made the attempt. I have made a study of the comparative pieces of legislation in the United States versus Canada. Their public law 91-265 states, and I will quote:

In the case of retreaded tires, the retreader is considered as a manufacturer of tires and is thus responsible for maintaining a record system and the same quality assurance standards as applicable to new tire manufacturers.

My concern is that given the fact that you have indicated there is a disposition on the part of the provinces to engage in collaborating with the federal government in establishing some standards, there has obviously been very little progress made since this bill has been first introduced into the Senate.

I have a couple of other questions. I am wondering, Mr. Chairman, going back to the importation of tires, whether the fact that the national symbol does not have to be applied does not provide a potential loop-hole for trash-type tires coming into this country.

Does it cause any difficulties in terms of investigating if a tire should come across the border?

**Dr. Campbell:** We would follow procedures very similar to those of the Motor Vehicle Safety Act. When a consignment of tires come across the border, the importer would have to declare that those tires were in compliance and would provide an opportunity for our inspectors to examine the shipment.

We are most concerned, and the provinces are quite concerned, about importation of tires. We believe tires manufactured in Canada are being manufactured to the safety standards that all tires are for these safety standards. We believe the companies are making a sincere effort to impose the most sophisticated quality control systems. We are concerned about importation. The provinces and ourselves were particularly concerned about the importation of rejected tires when the United States Congress specifically prohibited their sale for use on any type. Here I refer to tires which the company believes do not meet the standards. They brand them for farm use only and sell them to the farmers for a manure spreader.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

• 1040

**Dr. Campbell:** Under those conditions, fine, no problem; but inevitably they find their way on to the road and we have investigated, in our branch, accidents involving vehicles equipped with those types of tires. So the U.S. Congress said that there is no way of controlling it and just to prohibit the sale of such reclassified tires, and there were large quantities of them. Our colleagues in Washington and the U.S. Department of Transportation said that they were not being destroyed, they were being exported. They were aware that they were being exported overseas. They were not aware of them being exported to Canada, but we were very concerned about importation of such tires into this country.

[Interprétation]

**M. Campbell:** La loi fédérale s'applique aux pneus rechapés aux États-Unis. Mais ce n'est qu'une question d'autorité. On n'a pas encore édicté de règlements ou de normes à ce sujet là-bas.

**M. Mazankowski:** Au moins, ils sont rendus plus loin que nous. Ils ont au moins essayé. J'ai fait une comparaison entre les différentes lois à ce sujet aux États-Unis et au Canada. La loi américaine, numéro 91-265, porte, et je cite:

Dans le cas de pneus rechapés, le rechapteur a qualité de fabricant de pneus et devient donc responsable du maintien d'un système de fiches et il doit assurer les mêmes normes de qualité que le fabricant de pneus neufs.

Ce qui me préoccupe, c'est que vous avez dit que les provinces sont toutes prêtes à collaborer avec le gouvernement fédéral pour fixer certaines normes, mais que les progrès n'ont quand même pas été énormes depuis le jour où ce bill a été présenté au Sénat.

J'ai quelques autres questions. Je me demandais, monsieur le président, pour en revenir à l'importation des pneus, si on ne pourra pas importer, grâce à certaines échappatoires qu'on pourrait trouver dans la loi, de la véritable camelote puisque rien n'oblige à apposer la marque de sécurité.

Est-ce que cela ne pourrait pas soulever certaines difficultés si l'on voulait mener une enquête sur des pneus importés?

**M. Campbell:** Les procédures suivies seraient à peu près les mêmes qu'on trouve pour la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Lorsqu'un chargement de pneus est importé, l'importateur devrait attester que ses pneus répondent aux normes et il devra pouvoir les identifier. Cela permettrait à nos inspecteurs d'examiner la cargaison.

Cette question d'importation de pneus nous inquiète tout autant que les provinces. Nous croyons que les pneus fabriqués au Canada sont conformes à nos normes de sécurité. Nous croyons que les compagnies font tout en leur pouvoir pour adopter des systèmes raffinés de contrôle de qualité. Ce sont les importations qui nous inquiètent. L'importation de pneus mis au rebut, dont le Congrès des États-Unis avait interdit la vente nous a beaucoup préoccupés, les provinces et nous. Il s'agit de pneus qui, d'après la compagnie, ne répondent pas aux normes. Elle les destine à l'agriculture et ne les vend qu'aux agriculteurs pour leur épandeur de fumier.

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Campbell:** Le problème ne se situe pas à ce niveau; inévitablement, on se sert de ces pneus pour rouler sur la route et notre direction a dû enquêter sur bien des accidents où les véhicules impliqués étaient chaussés avec ce genre de pneus. Le Congrès des États-Unis a trouvé qu'il n'y avait pas moyen de contrôler la vente de ces pneus et a tout simplement décidé d'en interdire la vente, mais il y en avait en grande quantité. Nos collègues à Washington et le département des Transports des États-Unis ont confirmé qu'on ne les détruisait pas mais qu'on les exportait. Ils savaient qu'on les exportait outre-mer. Ils ne savaient pas qu'on les exportait aussi au Canada, mais l'importation de tels pneus ici nous préoccupe beaucoup.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** I trust then, given the light of your experiences, it will necessitate a fairly sophisticated inspection system to cover this sort of thing in order for it to be effective?

**Dr. Campbell:** Fine. Importation?

**Mr. Mazankowski:** Yes. It will mean just simply a declaration, is that correct?

**Dr. Campbell:** It is a declaration that is spot-checked by our inspectors.

**Mr. Mazankowski:** And you will do spot-checks. Under the...

**Dr. Campbell:** Of course the industry, to a large extent, is self-policing in this respect.

**Mr. Mazankowski:** Yes. Under the amendments that have been proposed by Mr. Goodale, perhaps he, or Dr. Campbell, might just outline to the Committee what he envisions as a normal registration process. Am I to take it that every tire will have accompanied with it a registration certificate which will be either attached to the tire or in the hands of the dealer, that the dealer, upon the transaction or the sale of the tire, will be able to give the customer a card and that the customer, of his own volition, either can register the serial number and send it back to the factory or can throw in the garbage can? Am I correct in assuming that?

**Mr. Goodale:** As a general principle, Mr. Chairman, that is the idea behind the proposed voluntary registration scheme. The concern, as Mr. Mazankowski knows, was that to require the dealer to maintain records of each individual sale was thought to be perhaps an inordinate burden to place on him and one that, in terms of cost and convenience, the manufacturer might be more able to bear, particularly when you coupled that with putting the onus upon the buyer to look after his own specific interest in purchasing the tire. So the general scheme that we have in mind is, roughly as you have outlined it, that a card or certificate would be made available with each tire to the purchaser and, upon purchasing that tire, the purchaser could mail or send this card to the manufacturer once he has completed it. Then, on that voluntary basis, that tire and his purchase of it would become registered and he would be in a position to be notified if there was a problem.

**Mr. Mazankowski:** So as far as compulsion is concerned, the onus would be then on either the manufacturer or the distributor to ensure that the record of the registered owner was kept on file. For how long? Will that be spelled out in regulations?

**Mr. Goodale:** I would ask Dr. Campbell to reply to the last specific question.

**Mr. Mazankowski:** Would it be the distributor or the manufacturer?

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. Campbell:** At the present time, North American manufacturers have such systems in operation to serve the requirements of the U.S. legislation. Such a system could be extended to Canada on a voluntary basis. The manufacturer merely would store the information as to the ownership of the tires if the purchaser submitted that information. However, the precise nature of those regulations would have to be worked out. I am not in a position, at the present time, to state whether that would be necessary. We have not had an opportunity to work with the tire manu-

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** A la lumière de votre expérience en ce domaine, vous aurez besoin d'un système d'inspection plutôt complet pour avoir un contrôle efficace?

**M. Campbell:** Oui. L'importation?

**M. Mazankowski:** Oui. On aura qu'à faire une déclaration, c'est exact?

**M. Campbell:** Une déclaration sujette à vérifications sporadiques par nos inspecteurs.

**M. Mazankowski:** Et vous ferez de telles vérifications de temps à autre, en vertu de la...

**M. Campbell:** Évidemment, l'industrie elle-même exerce un certain contrôle en la matière.

**M. Mazankowski:** Oui. M. Goodale a proposé des amendements et je me demande si lui ou M. Campbell pourrait dire au Comité ce qu'on entend par processus normal d'enregistrement. Dois-je en conclure qu'avec chaque pneu il y aura un certificat d'enregistrement qui sera collé au pneu ou qu'on donnera au vendeur qui, en vendant le pneu, le donnera au client pour que ce dernier puisse ou enregistrer le numéro de série du pneu et renvoyer la carte à l'usine ou lui faire prendre le chemin de la poubelle? Est-ce bien cela?

**M. Goodale:** Monsieur le président, c'est bien l'essentiel du plan d'enregistrement volontaire. Comme le sait M. Mazankowski, on croyait qu'en obligeant le détaillant à garder des fiches sur chaque vente, on lui imposerait un fardeau inutile qui, question de coût et de commodité, pourrait plus facilement être pris à charge par le manufacturier, surtout lorsqu'on précise bien que c'est à l'acheteur de voir à ses intérêts lorsqu'il achète le pneu. En gros, donc, chaque pneu est accompagné d'une petite carte ou d'un certificat que l'acheteur fait parvenir au manufacturier. Avec ce système de volontariat, l'achat du pneu est enregistré chez le manufacturier qui peut ensuite avertir le client si jamais il y a un problème.

**M. Mazankowski:** C'est donc au manufacturier ou au distributeur de s'assurer que le nom de l'acheteur reste dans ses dossiers. Pendant combien de temps? Est-ce que ce serait précisé dans les règlements?

**M. Goodale:** J'aimerais que M. Campbell réponde à cette dernière question.

**M. Mazankowski:** Ce serait au distributeur ou au manufacturier à le faire?

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** A l'heure actuelle, les fabricants de pneus en Amérique du Nord ont déjà mis sur pied un tel système pour répondre aux exigences des lois américaines. Ce système pourrait être adopté au Canada sur une base volontaire. Les manufacturiers n'auraient qu'à garder les renseignements concernant le propriétaire du pneu, si l'acheteur leur envoie ces renseignements. Cependant, il faudrait définir la nature précise de ces règlements. A l'heure actuelle, je ne sais si cela serait nécessaire. Nous n'avons pas encore eu l'occasion de travailler avec les fabricants de

[Texte]

facturers to the present time to see how this problem can best be handled.

• 1045

The manufacturers testified before the Senate that there was sufficient lag within their own distribution system that they were in a position to retrieve these tires before they were sold in the majority of cases. If that proves satisfactory, then it would not be necessary to proceed with this system, we believe. But it is a possibility, a very distinct possibility.

Initially, we would want to work with the manufacturers and to investigate with them their inventory systems to find out whether or not these were as effective a means of controlling recall campaigns as the United States system which is a compulsory registration of all tires sold.

We would want to meet with our colleagues in Washington to get some specific measures of the efficiency of their system.

**Mr. Mazankowski:** It has a 40 per cent compliance rate according to my studies.

**Dr. Campbell:** I cannot verify that. the United States Department of Transportation states that it is much higher than that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Just for a moment, if I might, just for the information of the Committee: if it is the Committee's intent to proceed with clause-by-clause to pass the bill, we would have to do that as soon as possible, in that there is another committee meeting in here at 11 o'clock and I have three more questions. The next is Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I will be very brief. I just wanted to clarify in my mind, did Mr. Campbell say earlier that they have evidence of accidents caused by faulty tires that were imported into Canada through one way or another?

**Dr. Campbell:** There is evidence, yes, that there are a number of accidents which occurred last summer on free-ways in Ontario which were investigated by coroners, and the coroners' juries attributed those accidents, which involved fatalities and serious injuries, to the performance of the tires on the vehicles.

**Mrs. Holt:** On a point of order, Mr. Chairman. I do not think we got an answer on what is going to happen. Are we going clause by clause now?

**Mr. Benjamin:** We are on Clause 1 now.

**The Chairman:** We are on Clause 2 at the moment.

**Mrs. Holt:** But are we going to have questioning until 11 or what?

**Mr. Benjamin:** Sure we sit until 11.

**Mrs. Holt:** I know. I am not asking you. I am asking the Chairman, thank you.

**The Chairman:** Order, please. Mrs. Holt, I put the question to the members. We will have to proceed with the questions and answers, and once the questioning finishes, then we will proceed with clause-by-clause.

[Interprétation]

pneus pour essayer de régler ce problème du mieux possible.

Les fabricants ont dit au Sénat qu'il y avait un retard suffisant dans leur système de distribution pour qu'ils puissent reprendre ces pneus avant qu'on ne les vende, dans la plupart des cas. Si c'est satisfaisant, ce système qu'on vient de décrire ne serait pas nécessaire, d'après nous. Cependant, c'est une possibilité très nette.

Nous aimerions tout d'abord travailler avec les fabricants et étudier avec eux leur système d'inventaire pour savoir si oui ou non cette méthode serait aussi efficace que les campagnes de rappel aux États-Unis où il y a enregistrement obligatoire de tout pneu vendu.

Nous voudrions rencontrer nos collègues de Washington pour avoir une idée précise de l'efficacité de leur système.

**M. Mazankowski:** D'après mes études, c'est efficace à 40 p. 100.

**M. Campbell:** Je ne puis vérifier ce chiffre. D'après le ministère des Transports des États-Unis, c'est beaucoup plus que cela.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Je m'accorde un instant pour adresser la parole au Comité. Si le Comité désire étudier le bill article par article, il faudrait le faire le plus tôt possible puisqu'il y a un autre comité qui se réunit ici à 11 h. et j'ai trois autres personnes qui voudraient poser des questions. M. Horner a la parole.

**M. Horner:** Ce ne sera pas long. Je veux juste savoir si j'ai bien compris tout à l'heure quand M. Campbell a dit qu'on a pu prouver que certains accidents sont arrivés à cause de pneus défectueux importés au Canada?

**M. Campbell:** Oui, il est arrivé de nombreux accidents l'été dernier, sur les autoroutes de l'Ontario et où les coroners et jurys du coroner ont imputé ces accidents, où il y eu morts et blessés, à des défauts des pneus qui équipaient les véhicules.

**Mme Holt:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. On ne sait pas encore ce qui va se passer. Passons-nous dès maintenant à l'étude article par article?

**M. Benjamin:** Nous étudions actuellement l'article 1.

**Le président:** Nous étudions actuellement l'article 2.

**Mme Holt:** Mais allons-nous poser des questions jusqu'à 11 h. ?

**M. Benjamin:** Nous siégeons jusqu'à 11 h.

**Mme Holt:** Je le sais. Ce n'est pas à vous que je le demande. Je pose la question au président, merci.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Madame Holt, j'ai posé la question aux membres du Comité. Nous continuons avec questions et réponses et, quand ce sera fini, nous entreprendrons l'étude article par article.



[Text]

**Mr. Horner:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. I think that is a very interesting statement, Mr. Campbell. Were the tires imported into Canada that the coroners' evidence found?

**Dr. Campbell:** Yes, sir.

**Mr. Horner:** And will this bill in any way prohibit absolutely, or nearly absolutely, the importation of similar tires?

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. Campbell:** The tires did not meet the safety standards, and the bill will specify minimum safety standards which must be met as a condition of importation, and our enforcement program will be designed to prevent the importation of any tires which do not meet those standards.

**Mr. Horner:** Would it be too detailed an answer to give the Committee as to why they did not meet the—or have you already done so and if you have, I do not want be repetitious but would it be too detailed an answer to say why they did not meet the safety standards?

**Dr. Campbell:** There is an indication that there was a manufacturing problem. The company and the importer believed those tires met the safety standards but, indeed, subsequent testing indicated that some of them did not.

**Mr. Horner:** They were what is called in the tire industry "seconds."

**Dr. Campbell:** No, sir. These were original equipment tires, new tires.

• 1050

**Mr. Horner:** Well, you are suggesting then that the new cars get the poor tires. Mr. Mazankowski would not particularly like that.

**Mr. Mazankowski:** If there were bad tires on, Jack, I would take them off and put on good ones.

**Mr. Horner:** I quit buying cars from you. I am trying to get some good tires from Mr. Campbell right now.

Would you suggest then that tire manufacturers who have a contract to supply X-number of million tires to an automobile manufacturing company perhaps fill those contracts with whatever they have on hand?

**Dr. Campbell:** No. The manufacturers of tires have elaborate testing programs to check the quality of the tires being manufactured and to establish that the designs of those tires do comply with the minimum safety requirements. Furthermore, the motor vehicle manufacturers have their own safety-check programs and quality-check programs. But in this particular case, some tires, which were believed to meet the minimum safety standards where imported from, were provided as original equipment.

**Mr. Horner:** Am I correct, Mr. Chairman, in assuming that the individual identification of tires will not be kept? Dr. Campbell perhaps could answer that. Will a tire dealer not have to keep an individual record of each tire he sells?

[Interpretation]

**M. Horner:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Merci, monsieur le président. Je crois que c'est une déclaration très intéressante, monsieur Campbell. D'après les coroners, c'était des pneus d'importation?

**M. Campbell:** Oui, monsieur.

**M. Horner:** Et si le présent bill est adopté, on ne pourra plus, ou presque jamais, importer de tels pneus?

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Les pneus ne répondaient pas aux normes de sécurité et le bill précisera à quelles normes minimales de sécurité on devra répondre pour importer des pneus et notre programme d'application de la loi visera à empêcher l'importation de tout pneu qui ne se conformera pas à ces normes.

**M. Horner:** Peut-être avez-vous déjà répondu à cette question, et je ne voudrais pas que vous vous répétiez, mais pourriez-vous dire au Comité pourquoi ces pneus n'étaient pas conformes aux normes de sécurité?

**M. Campbell:** Ce serait à cause d'un problème de fabrication. La compagnie et l'importateur croyaient que ces pneus répondaient bien aux normes de sécurité, mais d'après les tests subséquents, on s'est bien aperçu que tel n'était pas toujours le cas.

**M. Horner:** C'était ce qu'on appelle des marchandises de deuxième qualité.

**M. Campbell:** Non, monsieur. C'étaient des pneus d'origine, des pneus neufs.

**M. Horner:** Donc, ce sont les autos neuves qui ont des pneus de mauvaise qualité. M. Mazankowski n'aimerait pas tellement cela.

**M. Mazankowski:** Si la voiture était mal chaussée, Jack, je me débarrasserais de la camelote et j'y mettrais des bons pneus.

**M. Horner:** Tu ne me vendras plus d'autos. J'essaie maintenant d'obtenir des bons pneus de M. Campbell.

D'après vous, les fabricants de pneus qui ont des contrats de plusieurs millions de pneus avec les fabricants d'automobiles, leur font-ils parvenir ce qu'ils trouvent sous la main?

**M. Campbell:** Non. Les fabricants de pneus ont des programmes de vérification très poussés pour vérifier la qualité des pneus fabriqués et s'assurer que ces pneus répondent bien aux normes minimales de sécurité. De plus, les fabricants de véhicules automobiles ont leur propre programme de vérification de sécurité et de qualité. Mais dans ce cas précis, certains pneus, alors qu'on croyait qu'ils répondaient aux normes minimales de sécurité du pays d'origine, ont été fournis comme équipement d'origine.

**M. Horner:** Est-ce que je me trompe, monsieur le président, en disant qu'il n'y aura pas un dossier pour chaque pneu vendu? Peut-être que M. Campbell pourrait répondre à cette question. Le détaillant qui vend des pneus n'aura pas à garder un dossier sur chaque pneu vendu.

[Texte]

**Dr. Campbell:** It is certainly not our intention that dealers keep such records.

**Mr. Horner:** And he will not in any way be held responsible for the faulty tire that he may have sold unknowingly—or knowingly, I guess—to you or me.

**Dr. Campbell:** The offence under this legislation is aimed at the manufacture or importation.

**Mr. Horner:** The importation or the manufacture only?

**Dr. Campbell:** Yes, not for the sale.

**Mr. Horner:** Okay, thank you.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, may I just add one further point that might clarify the question that Mr. Horner has just raised? The sentence in the bill as it is now drafted and that was causing some concern was the reference in Clauses 4 and 7 to the manufacturer or the importer establishing or causing to be established a system of registration. Some people inferred that that meant a passing-on of the responsibility to the dealer. That particular section, as you can see by our amendments, we propose to remove.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** Just a couple of short points, Mr. Chairman. I know we are not on Clause 4 now, but we were talking about the registration system a few minutes ago with Dr. Campbell. In the original bill we said that the manufacturer...

... that he establish and maintain, or cause to be established and maintained, a record system...

Then the amendment you are proposing changes it slightly. You say: that he establish a registration system. Then down further you say that the Governor in Council can

(f) prescribe the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained.

Now, from your previous testimony you did not seem to know what they had now was adequate or not. As I recall when I read the Senate testimony the manufacturers said that they could establish and maintain a system that they felt would be adequate to cover the registration of the tires. That is fine. But now you are saying that you are going to prescribe the kind of system that they are going to have to maintain.

It seems to me that what we should do before getting into that is just be sure that what they have is already adequate before we prescribe anything. After all, if they already maintain a system, which they do for their own production purposes, it would seem unnecessary for you to prescribe a system to be established and the manner in which it shall be maintained without thoroughly looking into what they already have.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

• 1055

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if I could make a brief comment on that. I think the authority requested in the proposed new paragraph (f) of Clause 4(1) would simply provide the mechanics for the government to define what kind of a registration procedure would be an appropriate one within the limits of the preceding paragraph (e) which, as we have just described, removes the onus from the dealer and also implies that this system should be a voluntary one.

[Interprétation]

**M. Campbell:** Nous n'avons certainement pas l'intention d'imposer de tels dossiers au détaillant.

**M. Horner:** Et il n'aura absolument aucune responsabilité en la matière s'il nous vend, à vous ou à moi, un pneu défectueux, qu'il le fasse en pleine connaissance de cause ou non.

**M. Campbell:** En vertu de cette loi, celui qui commet l'infraction est le fabricant ou l'importateur.

**M. Horner:** L'importateur ou le fabricant seulement?

**M. Campbell:** Oui, il n'est pas question de revente.

**M. Horner:** Parfait, merci.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais ajouter un mot qui pourrait peut-être jeter de la lumière sur la question posée par M. Horner. La phrase qu'on trouve dans le bill actuellement à l'étude et qui en préoccupe certains se trouve aux articles 4 et 7 concernant le fabricant ou l'importateur qui doivent établir ou faire établir un système de registre. Certains croyaient que le détaillant devenait alors responsable. Comme vous pouvez le voir par nos amendements, nous avons l'intention de remédier à cela.

**Le président:** Merci. Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Une ou deux questions très courtes, monsieur le président. Je sais que nous n'étudions pas actuellement l'article 4, mais il était question du système de registres il y a quelques instants. A l'origine, le bill portait que le fabricant...

... établisse et maintienne ou fasse établir et maintenir un système de registres...

L'amendement que vous proposez change cela un peu. Vous dites: qu'il établisse un système de registre. Puis, un peu plus loin, vous dites que le Gouverneur en Conseil peut

(f) prescrire le genre de système de registres à établir aux fins de l'alinéa e) et la façon de le maintenir.

D'après ce que vous avez déjà dit, vous ne sembliez pas savoir si ce qui existe déjà est adéquat ou non. Si je me souviens bien, quand j'ai lu les témoignages du Sénat, les fabricants ont dit qu'ils pourraient établir et maintenir un système de registres des pneus qui, d'après eux, serait adéquat. C'est bien beau. Mais vous dites maintenant que vous allez prescrire le système qu'ils auront à maintenir.

Il me semble qu'avant de faire cela nous devrions voir si le système déjà en place est adéquat avant de prescrire autre chose. Après tout, s'ils ont déjà un système dont ils se servent pour leur production, il ne semble pas nécessaire de prescrire un système à établir et la façon de la maintenir sans étudier à fond ce qu'ils ont déjà.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais faire une brève observation à ce sujet. Le pouvoir dont il est question au nouvel alinéa f) du paragraphe 4(1) permettrait au gouvernement de faire le nécessaire afin de définir quelle procédure il conviendrait d'utiliser pour tenir un registre, compte tenu de l'alinéa e), lequel décharge le marchand de toute responsabilité et propose un système de registres volontaires.



[Text]

I think, as Dr. Campbell indicated a bit earlier in his testimony, certainly an extensive series of discussions with the manufacturers is contemplated at this stage to ascertain if the points which they mentioned earlier—that they already have a kind of a mechanism readily available—would suffice. I do not think it is the intention of the legislation or the ministry to impose a new burden upon the industry if that proves to be unnecessary.

Dr. Campbell may have something to add to that.

**Mr. Kempling:** Fine. When we get to that clause we may want to reflect those words in the amendments here. I would like to see more of a co-operative effort here; maybe we can add a word or two in there to ensure that is done. I get a little nervous when we say one thing and then . . . We are putting a big hammer in there; that we are going to prescribe the kind of registration system and impose it, when in fact it may not be practical from the manufacturer's point of view to do that. I recognize that the registration system has to meet the public purpose; I am not debating that point at all. I would just like to see a little more co-operative effort in there; working together with them. I think this is the proper way to proceed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling.

Mr. Benjamin, one short question. We are going to have another meeting.

**Mr. Benjamin:** Okay.

Mr. Chairman, Michelin suggests that we could accept the already allocated tire code mark issued by the Ministry of Transport. Just exactly what is that tire code mark presently issued, and does it appear on all tires manufactured in or imported into Canada?

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Dr. Campbell:** There is a code mark to identify the manufacturer of tires, but it does not serve the same purpose as the national safety mark.

**Mr. Benjamin:** Their point is that if that also served the purpose in terms of your safety requirements, you could use the same mark.

**Dr. Campbell:** No, it is merely a manufacturer's identification number.

**Mr. Benjamin:** What is the code mark?

**Dr. Campbell:** It is just a number.

**Mr. Benjamin:** And it is a different number for each manufacturer or importer?

**Dr. Campbell:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I see. You submit that it is not practical for that code mark to apply to the standards you want in the bill.

**Dr. Campbell:** That is correct, sir.

**Mr. Benjamin:** The second trick point, Mr. Chairman: does this only cover tires for passenger cars and trucks or does it cover all tires—tractor tires, industrial tires?

[Interpretation]

Comme l'a dit M. Campbell un peu plus tôt, on prévoit des discussions avec les fabricants qui ont déjà annoncé qu'ils avaient songé à un mécanisme. Il s'agirait de voir si les mesures proposées sont suffisantes. Il ne s'agit certainement pas d'imposer sans raison un nouveau fardeau à l'industrie.

M. Campbell a quelque chose à ajouter.

**M. Kempling:** Très bien. Lorsque nous étudierons cet article, il nous faudra peut-être tenir compte de ces observations pour le libellé des amendements. J'aimerais que l'on sente ici une plus grande volonté de coopération et il serait peut-être bon de modifier le libellé dans ce sens. Je ne suis pas tout à fait à l'aise lorsque nous disons quelque chose pour ensuite . . . Ne soyons pas trop rigides: il s'agit de prévoir un système de registres et de l'imposer, et on voudrait faire cela sans connaître les problèmes pratiques qu'il posera aux manufacturiers. Je me rends bien compte qu'un système de registres doit servir le public et ce n'est pas ce que je critique ici. Je voudrais qu'il y ait un peu plus de coopération avec les fabricants. Je crois que c'est la meilleure façon de le faire.

**Le président:** Merci monsieur Kempling.

Monsieur Benjamin, une brève question car nous nous réunirons de nouveau pour étudier le même sujet.

**M. Benjamin:** Très bien.

Monsieur le président, la société Michelin propose que nous approuvions le code relatif aux pneus déjà établi par le ministère des Transports. J'aimerais savoir de quel code il s'agit et s'il figure sur tous les pneus manufacturés ou importés au Canada?

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Le code en question permet d'identifier le fabricant mais il ne sert pas de marque nationale de sécurité.

**M. Benjamin:** Mais la société Michelin dit précisément que ce code peut servir de marque de sécurité, que la même empreinte peut servir dans les deux cas.

**M. Campbell:** Non, puisqu'il s'agit tout simplement d'un numéro qui sert à identifier le fabricant.

**M. Benjamin:** Quel genre de code est-ce?

**M. Campbell:** Il s'agit d'un numéro.

**M. Benjamin:** Et chaque fabricant comme chaque importateur a un numéro différent?

**M. Campbell:** Oui.

**M. Benjamin:** Je vois. Vous dites cependant qu'il ne serait pas pratique de se servir de ce code pour les normes de sécurité dont il est question dans le bill.

**M. Campbell:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Rapidement, monsieur le président, autre chose. Est-ce que cela s'applique uniquement aux pneus de voitures et de camions ou cela s'applique-t-il à tous les pneus, aux pneus de tracteurs, aux pneus industriels etc.?

[Texte]

**Dr. Campbell:** All tires for highway use.

**Mr. Benjamin:** For highway use. That would mean that a farm tractor, for example, would have to have the safety code on it because they sometimes go on the highway.

**Dr. Campbell:** No, sir.

**Mr. Benjamin:** It would not?

**Dr. Campbell:** If it were used on the highway, the authority would exist to prescribe safety standards for those tires, but at the present time it is not contemplated to exercise that authority.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

We are going to have to close. I am sorry, but people are already waiting. If it is agreeable with the Committee we have a slot on Monday evening at 8 p.m. We can proceed with the bill if that is agreeable.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Mazankowski:** Could we have the representatives of the Tire Dealers of Canada and the Rubber Association of Canada here?

**The Chairman:** If you like, we can have a discussion; I can call a subcommittee meeting. We can agree upon this if it is the general agreement. We have no objection. We will stand Clause 2.

Clause 2 allowed to stand.

**The Chairman:** We will meet Monday, March 22 at 8.00 p.m. The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Campbell:** A tous les pneus qui servent sur les routes.

**M. Benjamin:** Cela veut dire que ce code de sécurité doit figurer sur les pneus d'un tracteur agricole puisque parfois il emprunte la grand-route.

**M. Campbell:** Non, monsieur.

**M. Benjamin:** Ah non?

**M. Campbell:** Si un tracteur roulait sur la grand-route, on pourrait, en vertu de ce pouvoir, établir des normes de sécurité pour les pneus de ce tracteur mais actuellement, on n'envisage pas d'exercer ce pouvoir.

**Le président:** Merci monsieur Benjamin.

Nous devons nous arrêter ici. Je suis désolé, mais il y a déjà des gens qui attendent pour utiliser la salle. Si les membres du Comité sont d'accord, nous pouvons nous réunir lundi soir à 20 h 00. Nous pourrions alors continuer d'examiner le bill.

**Des voix:** D'accord.

**M. Mazankowski:** Pouvons-nous inviter les représentants de l'Association des marchands de pneus du Canada et de l'Association des marchands de caoutchouc du Canada?

**Le président:** Si vous le voulez, nous pourrions en parler; je puis demander que le comité de direction se réunisse. Je n'y vois pas d'objection si c'est là ce que vous voulez faire. Nous réservons donc l'article 2.

L'article 2 est réservé.

**Le président:** Nous nous réunirons le lundi 22 mars à 20 heures. La réunion est ajourné jusqu'à nouvelle convocation du président.

• 1100























HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Monday, March 22, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CAI XE 27  
-T32  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 45

Le lundi 22 mars 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety  
Act.

CONCERNANT:

Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus  
de véhicule automobile.

APPEARING:

Mr. Ralph Goodale,  
Parliamentary Secretary to the  
Minister of Transport.

COMPARAÎT

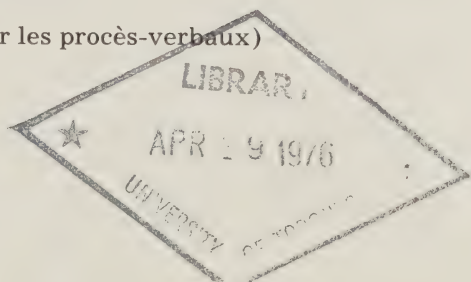
M. Ralph Goodale,  
Secrétaire parlementaire du ministre  
des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collett

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Cadieu	Fortin
Condon	Goodale
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Holt (Mrs.)
Fleming	Kempling

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collett

Messieurs

Loiselle	McIsaac
( <i>Saint-Henri</i> )	McRae
Lumley	Murta
Mazankowski	Skoreyko—(20)
McCain	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, March 22, 1976:

Mr. Skoreyko replaced Mr. Horner

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 22 mars 1976:

M. Skoreyko remplace M. Horner

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 22, 1976

(47)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:20 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae and Skoreyko.

*Other Members present:* Messrs. Harquail and Watson.

*Witnesses:* From the *Tire Dealers Association of Canada*: Mr. Hank Lottridge, President. From the *Canadian Automobile Association*: Mr. Léo E. Laviolette, Director of Government and Public Affairs. From the *Rubber Association of Canada*: Mr. K. R. Graydon, President; Mr. Derick Frost, Resident Engineer Michelin Tires (Canada Ltd.).

The Committee resumed consideration of Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another. (Motor Vehicle Tire Safety Act.)

On Clause 2,

Mr. Lottridge made an opening statement and answered questions.

Mr. Laviolette made a statement and answered questions.

Mr. Graydon read a statement and answered questions.

Mr. Frost read a statement and answered questions.

At 10:32 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 22 MARS 1976

(47)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20, sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, McRae et Skoreyko.

*Autres députés présents:* MM. Harquail et Watson.

*Témoins:* De la *Tire Association of Canada*: M. Hank Lottridge, président. De la *Canadian Automobile Association*: M. Léo Laviolette, directeur des affaires publiques et gouvernementales. De la *Rubber Association of Canada*: M. K. R. Graydon, président; M. Derick Frost, ingénieur résident des pneus Michelin (Canada) Ltée.

Le Comité poursuit l'étude du Bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre. (Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.)

Article 2,

M. Lottridge fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Laviolette fait une déclaration et répond aux questions.

M. Graydon lit un exposé et répond aux questions.

M. Frost lit un exposé et répond aux questions.

A 22 h 32, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, March 22, 1976

• 2019

[Text]

**The Chairman:** Order, please. This evening we will continue consideration of Clause 2 of Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety Act.

On Clause 2—*Définitions*

Our first witness is Mr. Hank Lottridge, President, Tire Dealers Association of Canada. Mr. Lottridge, would you please come to the front. Mr. Lottridge has a brief statement to make to the members this evening.

We will also have this evening two other sets of witnesses and time permitting then we will call upon Dr. Campbell from the department to answer any questions you might have in relation to what will be said by the witnesses this evening.

Mr. Lottridge.

**Mr. Harry Lottridge (President, Tire Dealers Association of Canada):** Mr. Chairman, my name is Harry Lottridge and I am the President of the Tire Dealers Association of Canada.

It is our understanding that Bill S-8 is designed to ensure that unsafe tires will not be available for sale in Canada. We are in complete agreement with this conception. Most tire manufacturers make good, safe tires. Most accidents involving tire failures are caused by under-inflation, overloading or worn-out tires.

A new problem has arisen, however, because radial tires are being mismatched with either bias or bias-belted tires.

There were three areas of concern in our brief of December 1974. Two of these, the definition of "motor vehicle" and the definition of "tire", have been cleared up by Dr. Gordon Campbell.

We are still concerned about a record system in the original Bill S-8, or the registration system as amended. In a letter dated January 24, 1975, Mr. John Fairchild, Special Assistant to the Minister of Transport Canada, said:

1) the proposed Motor Vehicle Tire Safety Act applies only to manufacturers and importers and not to tire dealers...

In a letter dated February 3, 1975, the Honourable Otto Lang said:

From the Bill and Senate transcript it will be noted that the proposed Motor Vehicle Tire Safety Act applies only to manufacturers and importers and not to tire dealers...

Under interpretation of Bill S-8, the definition "distributor" includes the greater majority of tire dealers. Since the onus of the quality of tires rests solely on the manufacturer or importer we are asking that the word "distributor" be deleted. As Clause 7.(1) (b) (ii) does not include the tire dealer described as a distributor in the responsibility of a registration system then it is only logical that he should be removed from Clause 4.(1) (e) and Clause 8.(1).

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 22 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Ce soir, nous reprenons l'étude de l'article 2 du Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.

A l'article 2—*Définitions*

Notre premier témoin est M. Hank Lottridge, président de la Tire Dealers Association of Canada. Monsieur Lottridge, voulez-vous s'il vous plaît vous approcher. Le témoin a une brève déclaration à faire aux membres du Comité ce soir.

Nous avons aussi parmi nous ce soir deux autres groupes de témoins et si le temps nous le permet, nous demanderons à M. Campbell du ministère de répondre aux questions que vous aimeriez poser au sujet de ce que diront les témoins ce soir.

Monsieur Lottridge.

**M. Harry Lottridge (président de la Tire Dealers Association of Canada):** Monsieur le président, je m'appelle Harry Lottridge et je suis le président de la Tire Dealers Association of Canada, l'association des vendeurs de pneus du Canada.

Nous avons cru comprendre que le Bill S-8 vise à garantir la sécurité des pneus qui sont vendus au Canada. Nous sommes en parfait accord avec cet objectif. La majorité des fabricants de pneus fabriquent des pneus de bonne qualité et très fiables. La plupart des accidents causés par des crevaisons sont dus à un gonflement insuffisant, à l'usure des pneus, ou à la surcharge du véhicule.

Cependant, un nouveau problème se pose car des pneus radiaux sont montés avec soit des pneus à plus croisés, soit des pneus à plis croisés ceinturés.

Notre mémoire de décembre 1974 portait sur 3 problèmes principaux. Deux d'entre eux, à savoir la définition d'un «véhicule automobile» et d'un «pneu» ont été réglés par M. Gordon Campbell.

Nous nous préoccupons cependant du système de registres que peut prévoir le Bill S-8 original ou du système d'enregistrement tel qu'amendé. Dans une lettre datée du 24 janvier 1975, M. John Fairchild, adjoint spécial du ministre des Transports déclarait:

La loi proposée sur la sécurité des pneus de véhicule automobile ne s'applique qu'aux fabricants et aux importateurs et non pas aux détaillants de pneus...

Dans une lettre datée du 3 février 1975, voici ce que déclare l'honorable Otto Lang:

Si l'on se réfère au bill et aux débats du Sénat, on remarque que la loi proposée sur la sécurité des pneus de véhicule automobile ne s'applique qu'aux fabricants et aux importateurs et non pas aux détaillants de pneus...

La définition du terme «distributeur» dans le Bill S-8, inclut la plus grande partie des détaillants en pneus. Puisque la responsabilité de la qualité des pneus n'incombe qu'aux fabricants ou aux importateurs, nous demandons la suppression de ce terme. Comme la clause 7(1)(b)(ii) ne prévoit pas d'assimiler un détaillant en pneu à un distributeur en ce qui concerne la responsabilité d'un système de registres, il est donc logique que ce terme soit supprimé de la clause 4(1)(e) et de la clause 8(1).

[Texte]

As Senator Flynn said on April 4, 1974, Issue No. 2, at the second and final proceedings on Bill S-3 in referring to a statement made by Gordon MacNeill, the President of Goodyear:

The other problem is whether Parliament is prepared to give the ministry such wide power of regulation. This is always a problem. If Parliament says the ministry can do whatever it wants, then why are we here?

We do not think Bill S-8 should be too broad in its scope; we think it should be tightened up.

Thank you, gentlemen.

**The Chairman:** Are there any questions? Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Yes. Thank you, Mr. Lottridge for your submission.

You indicated that you are satisfied with the definition of the word "tire". As it now stands, it would appear to me that that interpretation could include a solid rubber product under the definition on page 2 of the bill, as I see it.

**Mr. Lottridge:** When Dr. Gordon Campbell had his slides on I think he referred to passenger, truck, tractor, motorcycle. He did not refer to farm tires or solid industrial tires.

**Mr. Mazankowski:** Then, perhaps that is a point that we as a committee might look at because the people that will be administering the bill and interpreting it will not have the benefit of the slides, I suppose.

**Mr. Lottridge:** I think any pneumatic tire should be under this regulation.

**Mr. Mazankowski:** Yes. Yes, I think that would cover it.

**Mr. Lottridge:** There are two words: pneumatic and semipneumatic. I think probably those are the two...

**Mr. Mazankowski:** Pneumatic...

**Mr. Lottridge:** And semipneumatic.

**Mr. Mazankowski:** And semipneumatic. You indicate that the definition of the words "motor vehicle" has been cleared up as far as you are concerned. Might you just elaborate on that.

**Mr. Lottridge:** I believe in the slides the term used was "any vehicle that is not muscularly powered".

**Mr. Mazankowski:** Yes.

• 2025

**Mr. Lottridge:** To include any system of motivation other than hand-pulled.

**Mr. Mazankowski:** The bill says that, too.

**Mr. Lottridge:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** You are then satisfied with the definition of motor vehicle?

[Interprétation]

Comme l'a déclaré le sénateur Flynn le 4 avril 1974, dans le fascicule numéro 2 du second et dernier compte rendu des débats sur le Bill S-3 en se référant à une déclaration de M. Gordon MacNeil, président de Goodyear:

L'autre problème consiste à savoir si le Parlement est prêt à donner au ministre un tel pouvoir de réglementation. C'est toujours le même problème. Si le Parlement donne au ministre le droit de faire ce qu'il veut, à quoi sert-il de discuter du bill?

Nous croyons qu'il faut limiter la portée du Bill S-8.

Merci messieurs.

**Le président:** Y a-t-il des questions: monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Oui merci, monsieur Lottridge pour votre déclaration.

Vous avez dit être satisfait de la définition du mot «pneu». Telle qu'elle est, cette définition que je li à la page 2 du bill, me semble inclure tout produit solide en caoutchouc.

**M. Lottridge:** Au cours de sa projection de diapositives, il me semble que M. Gordon a parlé de véhicules à passagers, de camions, de tracteurs et de motocyclettes. Il n'a pas mentionné les pneus des machines agricoles ou les pneus industriels solides.

**M. Mazankowski:** Il serait peut-être bon que les membres de ce Comité se penchent sur cette question car les personnes qui sont chargées de l'application et de l'interprétation du bill n'ont pas vu je présume, ces diapositives.

**M. Lottridge:** Je crois que ce règlement devrait s'appliquer à tout pneumatique.

**M. Mazankowski:** Oui, je le crois également.

**M. Lottridge:** Il y a deux expressions: Pneumatique et semi-pneumatique. Il s'agit probablement de deux...

**M. Mazankowski:** Pneumatique ét. . .

**M. Lottridge:** Et semi-pneumatique.

**M. Mazankowski:** Et semi-pneumatique. Vous avez dit que le problème de la définition du mot «véhicule automobile», avait été réglée. Que vouliez-vous dire?

**M. Lottridge:** Je crois que le terme utilisé au cours de la projection des diapositives était le suivant «tout véhicule qui n'est pas mû par une force musculaire».

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Lottridge:** Ce qui comprend tout véhicule conçu pour être conduit ou tiré par d'autres moyens que la force musculaire.

**M. Mazankowski:** Cela figure également au Bill.

**M. Lottridge:** Oui.

**M. Mazankowski:** La définition d'un véhicule automobile vous paraît donc satisfaisante?



[Text]

**Mr. Lottridge:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Are you concerned about retreads, second-hand tires, and are you concerned about the fact that under this voluntary system—are you concerned about the second owner, and particularly when we are dealing with the real premium type tire which is guaranteed for 30,000 or 40,000 miles and there is the possibility that these tires might be traded, sold or transferred to another owner. Does this cause you any concern?

**Mr. Lottridge:** It certainly does, and I have been asked to write a code of ethics for Mr. Farmer of CSC. A set of standards was presented two weeks ago by the Quebec group, and I am writing a code of ethics standards to be presented to the CSA at their meeting which will be held within the next month.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Lottridge:** We are just as concerned about retreads.

**Mr. Mazankowski:** What about the registration system per se? You indicated your concern with the distributor, and I share that concern and perhaps hopefully this Committee could clear that up.

What is your opinion about the voluntary system that is now being advocated vis-à-vis the sort of mandatory system that could have been imposed under the provisions of the bill as we see it now? We know that amendments are going to be advanced which will take the onus off the distributor or the retail tire dealer, but what is your opinion as far as the application of the registration mechanism? Is it your view that it is going to provide a safer tire to the motoring public or is it going to be an administrative extra, the burden of which will be placed upon the shoulders of the manufacturer, the distributor, and or the retailer?

**Mr. Lottridge:** If Bill S-8 had been implemented as it was presented to the Senate it would have meant at least 75 per cent of the independent Canadian tire dealers being forced out of business by a registration program. They would not have been able to live with it. The large subsidiaries of foreign-owned companies have the wherewithal, through their computer systems, to handle this, and this is the remark that was made in the Senate. Doran Moore, the President of Firestone Tire and Rubber Company of Canada Limited, made the remark that we could supply the system and our dealers could handle it, or some such thing as that, within the Senate.

The reason our Association got into this was that the burden being placed by Bill S-8 in its original form and Bill S-8 as it is now with the word "distributor" in it puts a tremendous onus on the independent tire dealer for registration. It will not make a safer tire. We are in complete agreement with safe tires.

**Mr. Mazankowski:** That is a necessity of staying in business, is it not?

What percentage of the number of tires that will be sold do you feel will be voluntarily registered by the owners who purchase them for the purposes of a recall campaign?

[Interpretation]

**M. Lottridge:** Oui.

**M. Mazankowski:** Tenez-vous également compte des pneus de rechapage? Tenez-vous compte du fait qu'un pneu peut-être transféré, échangé ou vendu à un deuxième propriétaire? Cela s'applique surtout aux pneus de première qualité qui sont garantis pour 30,000 ou 40,000 mille. Êtes-vous concients de ce problème?

**M. Lottridge:** Naturellement, et on m'a demandé d'écrire un code de conduite pour M. Farmer de la CSC. L'Association de Québec a présenté un code de normes, il y a deux semaines et je suis en train d'établir un autre ensemble de normes qui sera présenté à la CSA lors de sa prochain réunion, qui aura lieu d'ici un mois.

**M. Mazankowski:** Je comprends.

**M. Lottridge:** Nous nous intéressons autant aux pneus de rechapage.

**M. Mazankowski:** Que pensez-vous du système d'enregistrement comme tel? Vous avez dit que la situation des concessionnaires vous préoccupait, et je partage votre inquiétude. Nous pourrions peut-être trouver une solution à ce problème particulier.

Que pensez-vous du système volontaire qu'on propose à l'heure actuelle comparé au système obligatoire qu'on aurait pu imposer en vertu des dispositions du Bill dans sa forme actuelle? Nous savons que des modifications seront proposées qui vont libérer le concessionnaire ou le détaillant du fardeau de la responsabilité, mais que pensez-vous de la mise en vigueur du système d'enregistrement? Êtes-vous d'avis que ce système va mettre à la disposition du public un pneu plus sûr, ou serait-il tout simplement un autre mécanisme administratif dont le manufacturier, le concessionnaire et peut-être le détaillant aussi auront la charte?

**M. Lottridge:** Si on avait adopté le Bill S-8 tel qu'on l'avait présenté au Sénat, 75 p. 100 des concessionnaires de pneus indépendants au Canada auraient été obligés de quitter les affaires à cause du système d'enregistrement. Ils n'auraient pas pu s'y adapter. Les filiales importantes des sociétés étrangères ont les systèmes d'ordinateurs pour ces services, comme on a dit au Sénat. Doran Moore, le président de Firestone Tire and Rubber Company of Canada Limited, a dit que nous pouvions monter ce système et que les concessionnaires pourraient s'y adapter.

Le système d'enregistrement représente un fardeau énorme pour le concessionnaire de pneus indépendant dans le contexte du Bill S-8, dans sa forme originale et dans sa forme actuelle, où figure le terme «distributeur». C'est pour cela que notre Association a décidé de vous faire des représentations. Ce système d'enregistrement n'aura pas comme effet d'offrir au public un pneu plus sûr. Pourtant, nous souhaitons les pneus sûrs.

**M. Mazankowski:** Cela est nécessaire si on veut les vendre, n'est-ce pas?

Quel pourcentage des pneus vendus seraient enregistrés volontairement par les acheteurs, ce qui permettrait de les rappeler, si cela était nécessaire?

[Texte]

**Mr. Lottridge:** I have been in touch with Mr. Bill Marsdt, who was the Executive Vice-President of NTDRA in the States, and it runs about 20 per cent in the States, and that is not a complete registration, not a voluntary registration. On voluntary, I do not know. General Electric could probably tell us better on how many toasters they sell and how many...

**Mr. Mazankowski:** Yes, but that is a form of guarantee when you talk about a toaster. There is an implied guarantee with every tire that is sold. If there is a defect in workmanship, you can take it in to the distributor or the manufacturer and the warranty is valid. When you are comparing a toaster or a mixmaster or a deep freeze with a tire in the sense of registering your warranty, I think it is two different things. You are really registering here for the purposes of a recall campaign if there is a defect the manufacturer detects in that particular tire. On that basis, how many do you think will be registered voluntarily?

**Mr. Lottridge:** Not many.

• 2030

**Mr. Mazankowski:** So what we are really saying is that in terms of saving a person from getting involved in an accident, the extra burden that is going to be imposed—the possibility is very remote that you might prevent an accident from occurring.

**Mr. Lottridge:** That is true. I have been in the tire business now for some 20 years and I have yet to see a defective tire cause an accident.

**Mr. Mazankowski:** As you read the bill, do you foresee any different standards being imposed? For example, if this bill were law today—it was introduced about a year ago. There are certain standards that have to be met by the manufacturers today. In your interpretation of this bill as it now stands, do you feel that there would be more rigid standards imposed by virtue of the advent of this bill?

**Mr. Lottridge:** As I understand it, there is under the Motor Vehicle Safety Act a standard on tires used as original equipment. If this was implemented on all tires manufactured, I think it would solve the problem.

**Mr. Mazankowski:** Well, in effect that is what this bill is supposed to do.

**Mr. Lottridge:** This is what it should do. We are not against standards. I want this understood.

**Mr. Mazankowski:** No, I am not either.

**Mr. Lottridge:** We want the best tire that is available. Our concern is the method you are going to use for a recall system that places an extraordinary burden on the small car dealer, and is defined in the Act as "distributor".

**Mr. Mazankowski:** I am not either, Mr. Chairman. I am very much in favour of rigid safety standards imposed upon the manufacture of tires. I simply question this bureaucracy that could be established under the provisions of this bill in trying to discern a defective tire, so-called. It seems to me the proper place to ensure that standards are met is at the source of manufacture or at the source of importation...

[Interprétation]

**M. Lottridge:** J'ai été en contact avec M. Bill Marsdt, qui était vice-président administratif de la NTDRA aux États-Unis, et il m'a dit qu'il y en a environ 20 p. 100 dans son pays. Mais il ne s'agit ni d'un programme volontaire ni d'un système d'enregistrement complet. J'ignore quel serait le pourcentage s'il s'agissait d'un programme volontaire. La General Electric pourrait peut-être nous dire quels seraient les chiffres en ce qui concerne la vente des grille-pain.

**M. Mazankowski:** Soit, mais vous recevez une garantie chaque fois que vous achetez un grille-pain, mais seulement une garantie implicite lorsqu'il s'agit de pneus. S'il y a un défaut de fabrication, vous pouvez les retourner au distributeur ou au fabricant et le garantie est valable. Lorsque vous comparez un grille-pain, ou un malaxeur, ou un congélateur avec un pneu, au sens d'enregistrement d'une garantie, je crois que c'est très différent. Au fait, vous effectuez l'enregistrement aux fins d'un rappel possible au cas où le fabricant découvrirait un défaut dans tel pneu. Selon ce principe, combien enregistreront volontairement leurs pneus?

**M. Lottridge:** Très peu.

**M. Mazankowski:** Donc, alors qu'on veut éviter qu'une personne soit impliquée dans un accident, en dépit du fardeau supplémentaire qui s'impose—il est très improbable qu'on puisse éviter un accident.

**M. Lottridge:** C'est juste. Je suis dans le commerce depuis 20 ans et je n'ai jamais entendu parler qu'un pneu défectueux ait causé un accident.

**M. Mazankowski:** Selon le bill, prévoyez-vous l'imposition de normes différentes? Par exemple, si le bill était adopté aujourd'hui—il a été déposé il y a environ un an. Il y a certaines normes d'imposées aux fabricants aujourd'hui. Selon votre interprétation du bill tel que présenté, croyez-vous qu'on imposerait des normes plus sévères en vertu de son adoption?

**M. Lottridge:** Je crois qu'il y a déjà des normes d'imposées sur les pneus originaux selon la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Si on appliquait ces normes à tous les pneus fabriqués, on pourrait régler le problème.

**M. Mazankowski:** Eh bien, c'est bien ce que ce bill est censé faire.

**M. Lottridge:** C'est bien ce qu'il devrait faire. Nous ne sommes pas contre les normes. Je veux qu'on me comprenne.

**M. Mazankowski:** Non, je ne suis pas contre non plus.

**M. Lottridge:** Nous voulons le meilleur pneu disponible. Ce qui nous préoccupe, c'est la méthode employée pour le système de rappel, qui placerait un fardeau extraordinaire sur le vendeur de petites voitures, désigné comme «concessionnaire» dans le bill.

**M. Mazankowski:** Et moi non plus, je ne suis pas contre, monsieur le président. Je suis bien en faveur d'imposer des normes de sécurité très sévères aux fabricants de pneus. Je mets simplement en doute la bureaucratie qu'on devra établir, selon ce bill, pour déceler un pneu soi-disant défectueux. Il me semble qu'il serait plus à propos d'assurer le respect des normes au niveau de la fabrication ou de l'importation...



[Text]

**Mr. Lottridge:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** ... rather than subjecting the dealers, the distributors, to the potential of a kind of registration system which quite frankly I still see in the bill in spite of the amendments that have been proposed.

**Mr. Lottridge:** The user is eventually going to pay for those registrations.

**Mr. Mazankowski:** Indeed. I am interested in putting a safer tire on the road, not in creating more bureaucracy and red tape for the motorist and for the distributor and the tire dealer.

**The Chairman:** Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** Mr. Chairman, perhaps I could ask Mr. Lottridge through you—in your opening remarks you made mention of mismatch, overload, and wrong application of tires as contributing to accidents. I assume if you extended that, you could have the wrong size tire on the wrong size rim. This is often a problem where someone buys an automobile and he decides to put oversized tires on it. Providing he has clearance under the fenders he puts on the largest tire he can get, and eventually he gets into a problem this way, which he blames on the tire.

Can you see any way we can overcome this other than by education over a long period of time? Is there any other way we can overcome this mismatching of tires and overloading?

**Mr. Lottridge:** I would like to see the manufacturers of tires go on an advertising campaign about safety, the proper use of tires, the proper types of tires, and the problem of mismatching. We get this information as the dealer, but it has not been done on a large scale by the manufacturers. I think they should do it on a voluntary basis, and if not voluntary, then maybe through legislation.

**Mr. Kempling:** Yes.

• 2035

**Mr. Lottridge:** But you can buy a half-ton truck and put the smallest tires you want on it and load it as heavy as you can load it, there is no law that says you cannot put that small tire on a half-ton. You are putting on a passenger tire; this is the area with which I am concerned.

**Mr. Kempling:** Yes, very good point. The other question I would like to ask you is about the role of the independent tire dealer. You act as a dealer and we are getting into the terminology here of a certain brand of tires, but then you, as an independent, may act as a distributor for another brand of tires. This is the concern you have, I believe, about certain parts of this Bill where they refer to dealers in one section and distributors. In fact, many independent tire dealers are dealers and distributors of tires so that by removing certain portions of this legislation, there is still a requirement, but the word distributor is left in there. Is that the point you are endeavouring to make?

**Mr. Lottridge:** Yes. Could I clarify? Maybe I did not present it properly. The majority of tire dealers, as we call tire dealers apart from the manufacturers or from importers, have a distribution system within a certain area that we service. For instance, I am in the Niagara Peninsula and I have 125 subdealers, but I sell a number of brands. I am an independent tire dealer. I buy from several tire manufacturers. To use an example, I buy from Michelin and under, I think it is Clause 7.(1), as an importer, they

[Interpretation]

**M. Lottridge:** C'est juste.

**M. Mazankowski:** ... au lieu d'imposer aux vendeurs, aux concessionnaires, un système d'enregistrement qui fait toujours partie du bill malgré tous les amendements proposés.

**M. Lottridge:** C'est l'utilisateur qui éventuellement paiera cet enregistrement.

**M. Mazankowski:** En effet. Je suis intéressé à voir un meilleur pneu sur le marché, mais pas à créer une nouvelle bureaucratie et à imposer d'autres formalités à l'automobiliste, au concessionnaire ou au vendeur de pneus.

**Le président:** Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Si vous permettez, monsieur le président—monsieur Lottridge dans vos remarques d'ouverture, vous avez mentionné que les pneus mal appareillés, surchargés ou incorrectement posés pouvaient contribuer aux accidents. Je suppose que vous pourriez ajouter la pose d'un pneu de mauvaise grandeur sur une mauvaise grandeur de roue. C'est souvent le problème quand quelqu'un achète une automobile et décide d'y mettre des pneus surprofilés. Pourvu qu'il y ait l'espace voulu sous les ailes, cet individu achètera le plus gros pneu possible, et en cas d'ennuis éventuel, blâmera le pneu.

Voyez-vous d'autres moyens de parer à cette difficulté, sauf l'éducation à long terme? Y a-t-il d'autres moyens de prévenir le mauvais appariement ou le surchargement?

**M. Lottridge:** J'aimerais que les fabricants de pneus lancent une campagne de sécurité, couvrant l'emploi correct des pneus, les différents genres de pneus et le problème du mauvais appariement. Nous, les concessionnaires, recevons l'information, mais les fabricants ne l'ont pas diffusée sur une grande échelle. Je crois qu'ils devraient le faire volontairement, sinon, ce pourrait être informé par la législation.

**M. Kempling:** Oui.

**M. Lottridge:** Mais on peut acheter une camionnette d'une demi-tonne et y poser les plus petits pneus tout en le chargeant à bloc et il n'y a aucune loi qui interdise d'y mettre ce petit pneu. Vous y posez un pneu qu'on ne doit poser que sur une automobile et c'est cela qui m'inquiète.

**M. Kempling:** Oui, c'est une bonne question. Je voulais vous poser une autre question concernant le revendeur de pneus indépendant. Vous êtes vendeur, ici c'est une question de terminologie, d'une certaine marque de pneus, mais en votre qualité d'indépendant vous pouvez agir comme distributeur d'une autre marque de pneus. Je crois que c'est là où certaines parties de ce bill vous préoccupent, c'est-à-dire là où on parle de vendeur et de distributeur. A vrai dire, plusieurs vendeurs de pneus indépendants sont des vendeurs et des distributeurs de pneus, ce qui veut dire que si on radie certaines parties de ce bill il y reste toujours certaines exigences, mais on y laisse le terme de distributeur. C'est là où vous voulez en venir?

**M. Lottridge:** Oui. Vous me permettez quelques éclaircissements? Peut-être me suis-je mal exprimé. La plupart des vendeurs de pneus, pour faire la distinction entre vendeur, fabricant ou importateur de pneus, ont un système de distribution dans une certaine région qu'ils desservent. Par exemple, je m'occupe de la péninsule du Niagara et j'ai 125 revendeurs, mais je vends plus d'une marque de pneus. Je suis un vendeur de pneus indépendant. J'achète de plusieurs fabricants de pneus. Par exemple, j'achète

[Texte]

import some tires from France and South Africa and Italy and all over. That tire is an importer. That distributor is not included in the Bill on that, but they also manufacture tires in Nova Scotia so I am included because it is of a Canadian manufacturer.

**Mr. Kempling:** I see.

**Mr. Lottridge:** The problem is that the tire manufacturers like to have dealers, like myself, serve the area in which they work in because a service station might want to sell four tires and it is awfully difficult to phone someone in Toronto and have the four tires down in time to get it. They use as a base of distribution for their products.

**Mr. Kempling:** Fine.

**Mr. Lottridge:** But we are not a distributor in the terminology within the Bill.

**Mr. Kempling:** That is the point I was trying to get at, that you are not a distributor in that sense. All right, that pretty well covers it, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I am not sure that my questions will be as relevant as some of the others as I have missed part of your statement. I take it that we are really down to the idea that the registration would be between the importer or manufacturer, whichever the case, and the final user.

**Mr. Lottridge:** That is right.

**Mr. McRae:** This seems like a reasonable situation. You are not concerned, if that is the case. Is this correct?

**Mr. Lottridge:** No, that is fine.

**Mr. McRae:** Then I think I can be relevant. I was not quite sure what the point was that you were making. How do you see this being handled? Would each tire come with a card, the same way as a warranty card for a toaster or something comes? Would the person then send it to the dealer identifying himself? Or would it still be possible for the person to fill out the card on your premises and have you forward it?

**Mr. Lottridge:** Yes, this is what I was saying. One third of my business is retail so we would look after the cards if this is the system that is implemented by the Ministry.

**Mr. McRae:** Yes.

**Mr. Lottridge:** When we sold a tire retail, we would send that in for our customer. We would also supply to our subdealers quantities of the tires, of these cards from different manufacturers, so that when he sold four Goodyears or four Firestones, he would either put the numbers down or give that card to the end user at the retail level and have them mailed in, or he could mail them.

[Interprétation]

chez Michelin et, il me semble que c'est en vertu de l'article 7(1), que cette société, en qualité d'importateur, importe des pneus de France, de l'Afrique du Sud, de l'Italie et d'ailleurs. Ce pneu est donc une importation. On ne trouve pas ce distributeur visé par le bill à cet égard, mais cette société fabrique aussi des pneus en Nouvelle-Écosse et je suis donc couvert puisqu'il s'agit d'un fabricant canadien.

**M. Kempling:** Je comprends.

**M. Lottridge:** Le problème c'est que les fabricants de pneus aiment bien avoir des vendeurs qui, comme moi, desservent la région dans laquelle ils travaillent parce qu'une station service pourrait peut-être vendre quatre pneus et il est plutôt difficile de téléphoner à quelqu'un à Toronto pour se faire livrer immédiatement quatre pneus. Ils se servent de nous comme base de distribution pour leurs produits.

**M. Kempling:** Parfait.

**M. Lottridge:** Mais nous ne sommes pas des distributeurs en vertu des définitions qu'on trouve dans le bill.

**M. Kempling:** C'est là où je voulais en venir, vous n'êtes pas distributeurs en vertu de ces définitions. Parfait, je crois que c'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Kempling. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Je ne sais pas si mes questions seront aussi pertinentes que celles de mes confrères puisque j'ai manqué une partie de votre énoncé. Nous disions donc, me semble-t-il, que l'enregistrement se ferait chez l'importateur ou le fabricant, le cas échéant, et l'acheteur au détail.

**M. Lottridge:** C'est exact.

**M. McRae:** Cela me semble raisonnable. Si tel est le cas, cela ne vous inquiète pas. C'est exact?

**M. Lottridge:** Non, c'est parfait.

**M. McRae:** Je crois donc pouvoir poser des questions pertinentes. Je ne savais pas vraiment où vous vouliez en venir. Comment cela se ferait-il? Est-ce qu'il y aurait une carte d'enregistrement pour chaque pneu, un peu comme la carte de garantie qu'on a lorsqu'on achète un grille-pain? Le client enverrait-il cette carte au vendeur après l'avoir complétée? Ou lui serait-il loisible de la compléter chez le détaillant qui la ferait ensuite parvenir à qui de droit?

**M. Lottridge:** Oui, c'est ce que je disais. La vente au détail représente un tiers de mon chiffre d'affaires et je m'occuperais donc de ces cartes si le ministère adoptait ce système.

**M. McRae:** Oui.

**M. Lottridge:** En vendant un pneu au détail, on enverrait cette carte pour notre client. Lorsqu'on livrerait des pneus à nos revendeurs au détail, on leur ferait aussi parvenir ces cartes des différents fabricants, et si le revendeur vend quatre pneus Goodyear ou quatre pneus Firestone, soit qu'il complète la carte et la fasse parvenir à qui de droit, soit que le consommateur s'occupe de cela lui-même.



[Text]

**Mr. McRae:** That is no problem.

**Mr. Lottridge:** No problem.

**Mr. McRae:** You do not see that as a problem. The point we are dealing with here is to try and make sure that if there are tires on the road that require recalling because of some slip along the line—which we hope would not occur and with better inspection would not occur at the manufacturer's side of the thing—that they could then find virtually all of the owners of those tires, according to this particular form that is filled in. How does that differ from the Bill as it sits right now?

**Mr. Lottridge:** As the act sits right now . . .

• 2040

**Mr. McRae:** Or as the act sits with the proposed amendments.

**Mr. Lottridge:** All right. If I buy 1000 tires of one size from a manufacturer, put them in my place of business and sell them to 10 to 100 different dealers, and let us say I have 200—now I do not know which 100 I sold them to—according to the act, if there is a recall, I have to inform each one of those hundred dealers that these tires are now on recall. The onus is placed on me as a tire dealer to make sure of that. That is when it says distributor in there. Then I have to notify each of my sub dealers. It is not the ultimate user that is going to be called in.

**Mr. McRae:** So you want to make sure if there is a recall the whole card system which connects the end user and either the importer or the manufacturer, whichever is the case, that the whole operation is between those two people and it does not involve you at all.

**Mr. Lottridge:** If the manufacturer informed us that there was a certain tire that was defective we would examine our inventory and have those tires sent back.

**Mr. McRae:** Yes, because you are the end user in that particular case, right?

**Mr. Lottridge:** In that particular case, yes. There would not be anything wrong with that. There would be no problem there.

**Mr. McRae:** Yes.

**Mr. Lottridge:** That would be done automatically.

**Mr. McRae:** Thank you. I think I understand.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae. Mr. Watson.

**Mr. Watson:** Have you made any calculations as to what the proposal as contained in Bill S-8 would cost in extra administration, bureaucracy?

**Mr. Lottridge:** In our brief, if you do not mind, could I refer to it?

**Mr. Watson:** Yes.

**Mr. Lottridge:** I have about 700 pages here. Now, we have never had a recall in Canada, so I can not refer to Canada. If you do not mind, I will refer to the United States.

[Interpretation]

**M. McRae:** Ce n'est pas un problème.

**M. Lottridge:** Pas de problème.

**M. McRae:** Vous ne croyez pas que ce soit un problème. Ce qui nous intéresse ici, c'est de nous assurer que s'il faut rappeler des pneus qui roulent déjà à cause d'un vice de fabrication, et nous espérons que cela sera impossible avec les méthodes de vérification chez le fabricant, on pourra retrouver tous les propriétaires de ces pneus grâce à cette carte dont nous parlons. Quelle différence y a-t-il entre cela et le bill actuel?

**M. Lottridge:** Telle que formulée à l'heure actuelle la Loi est . . .

**M. McRae:** Ou du moins avec les amendements proposés.

**M. Lottridge:** Très bien. Si j'achète d'un fabricant 1,000 pneus de la même taille et que je les met dans mon commerce et que je les vends en les partageant entre 10 et 100 grossistes différents; et disons qu'il m'en reste 200—je ne sais pas quels 100 pneus je leur ai vendus—en vertu de la Loi, s'il y a un rappel des pneus, je dois faire savoir à chacun de ces 100 grossistes que les pneus sont maintenant rappelés. La responsabilité est la mienne à titre de distributeur de pneus de m'en assurer. La Loi stipule que c'est la responsabilité du distributeur. Je dois donc prévenir chaque grossiste. Ce n'est pas l'usager qui va être prévenu du rappel.

**M. McRae:** Vous voulez donc vous assurer que s'il y a un rappel, le système de carte établira un lien entre l'usager et soit l'importateur, soit le fabricant, selon le cas, que toute l'opération se fera entre ces deux intéressés et que vous ne serez pas du tout mêlé à l'affaire.

**M. Lottridge:** Si le fabricant nous faisait savoir qu'un certain type de pneu était défectueux, nous examinerions notre stock pour renvoyer ces pneus.

**M. McRae:** Oui, car c'est vous le dernier usager dans ce cas particulier, n'est-ce pas?

**M. Lottridge:** Dans ce cas particulier, oui. Je ne m'oppose pas à cela du tout. Il n'y aurait aucun problème dans ce cas-là.

**M. McRae:** Non.

**M. Lottridge:** Cela se ferait automatiquement.

**M. McRae:** Merci. Je comprends.

**Le président:** Merci, monsieur McRae. Monsieur Watson.

**M. Watson:** Avez-vous effectué des calculs qui permettraient d'évaluer les coûts administratifs supplémentaires, la paperasserie, qu'entraînerait l'application des dispositions contenues dans le Bill S-8?

**M. Lottridge:** Dans notre exposé, si vous ne vous y opposez pas, j'aimerais le citer?

**M. Watson:** Très bien.

**M. Lottridge:** J'ai environ 700 pages ici. A vrai dire, nous n'avons jamais vu une situation de rappel au Canada, donc je ne peux pas parler du Canada. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je parlerai donc des États-Unis.

[Texte]

**Mr. Watson:** I am referring to the system to permit an effective recall as indicated . . .

**Mr. Lottridge:** As indicated here?

**Mr. Watson:** As indicated in the bill.

**Mr. Lottridge:** I do not think it is the cost as much as it is the putting of about 2,000 Canadian businessmen out of business. They just could not cope with the bureaucracy that would be placed on them to carry all this through their service stations.

**Mr. Watson:** Yes, so there is a cost. I mean, if it is going to put them out of business, there is a cost.

**Mr. Lottridge:** There is a definite cost.

**Mr. Watson:** Yes, but has anyone calculated the cost?

**Mr. Lottridge:** If it cost 10 cents to print the card and 8 cents to put a stamp on it, then this would be the cost. But then there is the time of the service station operator. We have not calculated that. We know that in the United States 30,000 persons responded to a cost of \$111 million for the recall program.

**Mr. Watson:** Thirty thousand responses.

**Mr. Lottridge:** Responses. And the cost was \$111 million. Now, this is different because it is complete registration. They have been trying since 1966 to get something in that would be worthwhile. It is a difficult problem. It is a very difficult problem. Our problem right now, as I understand Bill S-8, is to make sure that safe tires are being manufactured and sold to Canadians. I do not think we have to go through all of this to get that.

**Mr. Watson:** All right, if your suggestion were carried through, let us assume that it was discovered that an extremely dangerous 10,000 tires had been sold before the defect was discovered and it was essential to find the owners of them because they were all death hazards, if you do not have the kind of system as outlined in Bill S-8, but instead a purely voluntary system, and let us face it, out of a voluntary system, maybe 30 or 40 per cent at the most are going to bother filling in the forms, how would you manage to locate the other 60 per cent, some of whom never read the newspapers or listen to radios?

**Mr. Lottridge:** If this was implemented in the manner that you are prescribing, there would be seven tire dealers in Canada because they would be the only ones that could implement it.

**Mr. Watson:** I see.

**Mr. Lottridge:** Every individual independent car dealer would be forced completely out of business.

**Mr. Watson:** All right. I am not disagreeing with you, but I just would like to pinpoint the difficulty, the actual step-by-step difficulty in doing what the bill is suggesting.

**Mr. Lottridge:** I would say it would cost a minimum of \$1 to \$3 a tire to register them.

[Interprétation]

**M. Watson:** J'aimerais parler du système qui permettrait un rappel efficace tel que mentionné . . .

**M. Lottridge:** Tel que mentionné ici?

**M. Watson:** Tel que prévu dans le Bill.

**M. Lottridge:** Je ne crois pas que la question porte sur le coût comme sur le fait qu'environ 2,000 hommes d'affaires canadiens se retrouveront dans la rue. Ils ne pourraient tout simplement pas faire face à la paperasserie qui deviendrait leur responsabilité pour permettre ce système dans toutes leurs stations-service.

**M. Watson:** Oui, il y a donc un coût. Je veux dire, si l'opération doit les mettre en faillite, il y a un prix.

**M. Lottridge:** Il y a un prix très certain.

**M. Watson:** Oui, mais quelqu'un a-t-il calculé le prix?

**M. Lottridge:** S'il en coûte 10/cpour imprimer la carte et 8/cpour le timbre, c'est là le coût direct. Mais il y a également le temps du préposé de la station-service. Nous n'avons pas calculé cela. Nous savons qu'aux États-Unis, 30,000 personnes ont répondu au programme de rappel à un coût total de \$111 millions.

**M. Watson:** Trente mille réponses.

**M. Lottridge:** Réponses. Et à un coût de \$111 millions. Le cas actuel est différent car nous parlons d'un enregistrement global. On tente depuis 1966 d'instaurer un système qui vaudrait la peine. C'est un problème difficile. Très difficile. Le problème à l'heure actuelle, si j'ai bien compris le Bill S-8, est s'assurer que l'on fabrique et que l'on vende de bons pneus aux Canadiens. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de se donner tout ce mal pour arriver à un tel résultat.

**M. Watson:** Très bien, si nous appliquions votre proposition . . . supposons qu'on apprenait que 10,000 pneus extrêmement dangereux ont été vendus avant la découverte d'une imperfection et qu'il est essentiel de trouver les propriétaires, car les pneus peuvent tous causer la mort. Si vous n'avez pas un système tel que celui décrit dans le Bill S-8, mais plutôt un système tout à fait volontaire, et il faut l'admettre, dans ce système volontaire, il n'y aurait que 30 ou 40 p. 100 des acheteurs qui se donneraient la peine de remplir le formulaire, comment feriez-vous pour trouver les propriétaires des 60 autres p. 100 de pneus, alors que certains ne lisent jamais les journaux ou n'écoutent pas la radio?

**M. Lottridge:** Si le système était appliqué de la façon prescrite, il n'y aurait que 7 grossistes de pneus au Canada, car ce sont les seuls qui pourraient appliquer le système.

**M. Watson:** Je vois.

**M. Lottridge:** Tous les concessionnaires d'automobiles indépendants seraient contraints de fermer boutique.

**M. Watson:** Bien. Je ne voulais pas vous contrer mais seulement faire ressortir la difficulté, les problèmes réels que représenterait l'application du projet de loi.

**M. Lottridge:** Je dirais que cette inscription coûterait un minimum de \$1 à \$3 par pneu.



[Text]

**Mr. Watson:** One to three dollars per tire in additional personnel.

**Mr. Lottridge:** Yes.

**Mr. Watson:** So this is the cost. Now, you say, this is your guess personally? Or have you had anyone look at it to try to come up with a figure?

**Mr. Lottridge:** The only figures I can give you are what they have here, and that is \$111 million for 30,000 people. I think it was \$1,100 per tire recalled in the United States. It was over \$1,000 to recall a tire in the United States. So for me to say \$3 to \$5, I am talking about the system that you have here, with the Bill S-8 that you have proposed.

**Mr. Watson:** It would be \$1 to \$3.

**Mr. Lottridge:** I would say that is what it would cost us to implement it . . .

**Mr. Watson:** Yes.

**Mr. Lottridge:** . . . just to put the system in. Now, the record keeping that would have to be done with a distributor as defined in the bill, the cost would be just so great, we could not do it.

**Mr. Watson:** It would be more than \$1 to \$3 then.

**Mr. Lottridge:** Oh yes; oh yes.

**Mr. Watson:** It would be \$1 to \$3 for whom?

**Mr. Lottridge:** The ultimate user; he is going to have to pay for it. The manufacturer would put in the price of his tire and we would add the difference on when we sold it to our dealers.

**Mr. Watson:** But you say that, even in spite of that \$1 to \$3, there would be some people along the line that could not afford to handle it, so it would cost a lot more than that.

**Mr. Lottridge:** It is the implementation of it, the book work alone. A tire does not have a serial number, in the first place; it has a production number that could be in the mould for a week or a day or whatever length of time the manufacturer wants to put it in. They are always on the inside of the tire.

The big problem is this—we are going to have it anyway, as soon as you implement the bill in whatever manner you put it in, I do not care—If I sell a man four tires of a G78-15 size and it comes out that that tire is being recalled and they give the different serial numbers, he does not have his card—maybe he never sent it in—but for public relations, when he comes into my place of business and says, “Are those tires the bad ones?”, I have to jack his car up and look on the inside of those four tires to convince the man they either are or they are not. I am going to have to do this anyway, and I am not going to get any remuneration from the customer, from the tire manufacturer or from the government for that, so the cost is going to be prohibitive.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson.

**Mr. Harquail.**

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman. Mr. Lottridge, you made a comment a while ago I was interested in. You said that over 25 years you have never known a defective tire to be the cause of an accident.

[Interpretation]

**M. Watson:** Le personnel supplémentaire nécessaire représenterait de \$1 à \$3 par pneu?

**M. Lottridge:** Oui.

**M. Watson:** Voilà donc pour le coût. Est-ce une estimation de votre part ou avez-vous demandé à quelqu'un de calculer ces chiffres?

**M. Lottridge:** Les seuls chiffres que je puis vous donner sont ceux qui sont là-dedans: il s'agit de 111 millions de dollars pour 30,000 personnes. Je crois qu'aux États-Unis il en a coûté \$1,100 par pneu rappelé. Aux États-Unis donc, faire revenir un pneu coûtait plus de \$1,000. Aussi, si je dis de \$3 à \$5, je parle du système que nous avons ici, et du Bill S-8 proposé.

**M. Watson:** Il s'agirait donc de \$1 à \$3.

**M. Lottridge:** C'est à mon avis ce qu'il nous en coûterait si nous devons appliquer le projet de loi.

**M. Watson:** Oui.

**M. Lottridge:** Simplement pour mettre sur pied le système. Maintenant, la tenue à jour des dossiers en collaboration avec les distributeurs représenterait des frais tellement élevés que c'est tout simplement impossible pour nous.

**M. Watson:** Ce serait donc plus de \$1 à \$3.

**M. Lottridge:** Oh oui, certainement.

**M. Watson:** Alors, à qui s'appliquerait les \$1 à \$3?

**M. Lottridge:** A l'utilisateur; il devra payer cela. Le fabricant devra en tenir compte dans l'établissement du prix de son pneu et nous ajouterions la différence au moment de les vendre à nos concessionnaires.

**M. Watson:** Mais vous dites que même si l'on ajoutait \$1 à \$3, certains ne pourraient faire face à ce système. Cela coûterait donc beaucoup plus.

**M. Lottridge:** C'est le seul fait de tenir les livres. Tout d'abord les pneus n'ont pas de numéro de série; il y a des numéros de production qui restent dans le moule une semaine, un jour, ou toute autre période choisie par le fabricant. Ils figurent toujours à l'intérieur du pneu.

Le gros problème est le suivant—de toute façon nous l'aurons, dès que l'on appliquera le projet de loi d'une manière ou d'une autre, peu importe—si je vends quatre pneus de taille G78-15 et qu'il se trouve que ce pneu doit être rappelé et que l'on donne les différents numéros de série, si l'acheteur n'a pas sa carte, peut-être ne l'a-t-il jamais renvoyée, il viendra me trouver et me demander si ce sont ses pneus qui sont mauvais et il me faudra soulever sa voiture et regarder à l'intérieur des quatre pneus s'ils font ou non partie de ce lot. Il faudra de toute façon que je fasse cela et sans rémunération de la part du client ni du fabricant de pneus, ni même du gouvernement. Le coût sera donc prohibitif.

**Le président:** Merci, monsieur Watson.

Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, M. Lottridge a dit quelque chose d'intéressant tout à l'heure. Il a déclaré que depuis 25 ans il n'avait pu attribuer la cause d'un accident à un pneu défectueux.

[Texte]

**Mr. Lottridge:** That is right.

**Mr. Harquail:** How do you support that?

**Mr. Lottridge:** Any tire that we have had brought into us for court action, or anything, has been in such a condition, it has been worn out, and—if you want me to give you a description—when the cords come loose in a tire, the only way they can come loose is by overheating; and overheating is caused by either overloading or underinflation. When a tire disintegrates, even if the tire was defective, there would be no way of telling it; but I would say a defect would show up in a hundred miles, if a tire is defective. I have just never seen one.

**Mr. Harquail:** You are speaking from your own experience.

**Mr. Lottridge:** Yes.

**Mr. Harquail:** You have never seen a defective tire being the cause of an accident.

**Mr. Lottridge:** No, I have not.

**Mr. Harquail:** Could you just elaborate a bit on page 6 of your statement where it talks about a broader definition of "tire" and "motor vehicle"?

**Mr. Lottridge:** Are you talking about our brief?

**Mr. Harquail:** In the statement, yes, the brief.

**The Chairman:** The brief. What page, Mr. Harquail?

**Mr. Harquail:** Page 6.

**The Chairman:** Page 6.

**Mr. Harquail:** You say, "With regard to... two... points—"

**Mr. Lottridge:** Oh, yes. In my opening remarks, I said that both of those had been cleared up. We wanted a definition of what tires they were talking about; and Dr. Gordon Campbell explained on a slide what tires they were—pneumatics and semi-pneumatics, really. We were wondering whether it was going to include truck tires or whether it was going to be just passenger tires. The other one was, what was a motor vehicle? He cleared that up, of course, too. So in my opening remarks, I said those two had been cleaned up by Dr. Campbell.

**Mr. Harquail:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail.

One question each. I have three more that want another question, because we have two more sets of witnesses.

So, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I am just wondering, Mr. Chairman, if the witness could tell the Committee whether the national safety symbol, will cause any confusion, in his view, in the mind of the consumer, inasmuch as those tires which are manufactured in Canada, complying with the standards, will have to bear the symbol, and those which are imported will not bear the symbol.

• 2050

**Mr. Lottridge:** I do not think it is going to be a tremendous concern because we have had people come in to whom we might recommend a 28-pound pressure on a certain type tire but the tire has to have on it 32 MAX which is 32 pounds maximum pressure and that is a government standard. They all think they have to put their tires up to 32 pounds because the tire says 32 pounds. I do not think the national safety mark would be a problem unless it is about 12 inches high and runs over the tread.

[Interprétation]

**M. Lottridge:** C'est exact.

**M. Harquail:** Comment pouvez-vous soutenir cela?

**M. Lottridge:** Tous les pneus qui nous ont été présentés dans le cadre de poursuites judiciaires ou autres étaient des pneus usés et, si vous voulez que je vous les décrive, lorsque les cordes d'un pneu deviennent lâches c'est parce qu'elles ont trop chauffé et ceci vient soit d'une charge trop lourde soit du fait qu'ils n'étaient pas assez gonflés. Lorsqu'un pneu se désintègre, même s'il est défectueux, c'est impossible à dire; or je dirais qu'un défaut apparaîtrait dans les 100 milles. je n'en ai jamais vu.

**M. Harquail:** Vous parlez de votre propre expérience.

**M. Lottridge:** Oui.

**M. Harquail:** Vous n'avez jamais vu un pneu défectueux causer un accident.

**M. Lottridge:** Non, jamais.

**M. Harquail:** Pourriez-vous revenir sur la page 6 de votre déclaration lorsqu'il est question d'une définition plus large de «pneu» et «véhicule automobile»?

**M. Lottridge:** Vous parlez de notre mémoire?

**M. Harquail:** Votre déclaration, oui, le mémoire.

**Le président:** A quelle page, monsieur Harquail?

**M. Harquail:** Page 6.

**Le président:** Page 6.

**M. Harquail:** Vous dites: quant à... «deux... aspects...»

**M. Lottridge:** Oh, oui. Dans mes remarques préliminaires, j'indiquais que ces deux points avaient été éclaircis. Nous voulions une définition des pneus en question; et M. Gordon Campbell a expliqué à l'aide d'une diapositive ce qu'il en était, en fait, des pneumatiques et des semi-pneumatiques. Nous nous demandions si cela allait comprendre les pneus de camion ou si c'était limité aux pneus de voitures particulières. L'autre question était ce que l'on entendait par véhicule automobile. Cela fut bien sûr également éclairci. Aussi dans mon introduction, j'ai dit que M. Campbell avait répondu à nos interrogations.

**M. Harquail:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail.

Une question chacun. Il y a trois députés qui veulent poser encore une question et nous avons encore deux séries de témoins.

Donc, à vous monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, les témoins pourraient-ils dire au Comité si le symbole de sécurité nationale risque de porter à confusion puisque les pneus fabriqués au Canada, conformes aux normes, devront le porter, alors que ceux qui sont importés ne l'auront pas.

**M. Lottridge:** Je ne pense pas que cela cause de grandes inquiétudes parce que nous avons des personnes à qui nous pouvons recommander d'avoir 28 livres de pression pour un certain genre de pneu alors que la pression maximum est de 32 livres, et ce par norme gouvernementale. Les gens pensent devoir mettre 32 livres de pression dans leur pneu parce que c'est ce qui est inscrit pour le pneu. Je ne pense pas que la marque nationale de sécurité constituerait un problème à moins qu'elle ne soit longue de 12 pouces et qu'elle ne dépasse la trame.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** You are not concerned by the addition of another mark and I understand that we are not going to delete any of the other markings that are on the tires. There is quite a configuration and an assortment of markings on the wall of the tires right now. I presume some of them are international markings, some of them are markings from the country of importation and some of them naturally have to be on the tire in the event they cross borders into other countries. You are not concerned that we are going to get overly cluttered up with markings.

**Mr. Lottridge:** I just want to stay in business.

**Mr. Mazankowski:** I am sorry to hear you say that because that was the point I was trying to make with Mr. Campbell as a tire dealer and he is very happy over there with a smile on his face.

**Mr. Lottridge:** As long as he makes . . .

**Mr. Mazankowski:** My argument has been deflated but that is fine.

**Mr. Lottridge:** I do not think it would be a tremendous problem.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** I have just a short question, Mr. Chairman, to Mr. Lottridge and that is this concern about the term "distributor". The big problem I see in my observation of the business in general is that we have many people going in and out of business, service stations in particular. I wonder if they were required to keep the records under the distribution system, even using the term "distributor". Have you thought about what happens to their records when they go bankrupt?

**Mr. Lottridge:** I certainly have and that is the reason I am here, sir.

**Mr. Kempling:** That is the whole point of what we are doing here, as I see it; this business ebbs and flows and there has to be some central record kept which I assume the best place is at the manufacturers' level and if they have the name of the end user, then that is the logical contact. But in the down-stream distribution, where there are people going in and out of business and going bankrupt and one thing and another, the whole record system is lost under these conditions.

Another question I have is that in your distribution system it is conceivable that you, as a warehouse distributor, could appoint someone else as a distributor . . .

**Mr. Lottridge:** Yes.

**Mr. Kempling:** . . . depending on the volume of business he does with you as opposed to a service station that buys 100 tires a year from him. If you had some distributor in an area such as Fort Erie, who buys 1,000 tires a year from him, from a point of view of business to give him a better deal you may, as a warehouse distributor, appoint him as a distributor which would bring him under the ambit of this bill. Is that right?

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Vous ne vous préoccupez pas de l'ajout d'une autre marque et, si je comprends bien, nous n'allons supprimer aucune des marques qui sont déjà sur le pneu. Il y a déjà beaucoup de marques sur les côtés des pneus. Je suppose qu'il s'agit de marques internationales, de marques provenant du pays d'importation et de marques qui doivent figurer sur le pneu au cas où il passe d'un côté de la frontière à l'autre. Vous ne vous préoccupez pas de l'excès de signes.

**M. Lottridge:** Je désire simplement maintenir mon commerce.

**M. Mazankowski:** Je regrette de vous entendre dire cela parce que j'essayais de convaincre M. Campbell, qui est vendeur de pneus, et le voilà qui arbore un très grand sourire.

**M. Lottridge:** Pourvu qu'il fasse . . .

**M. Mazankowski:** Vous avez démonté mes arguments, mais tant pis.

**M. Lottridge:** Je ne pense pas que ce serait un grand problème.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** J'aimerais simplement poser une courte question, monsieur le président, à M. Lottridge; il s'agit de sa préoccupation au sujet du terme «distributeur». Le grand problème que j'observe, en général, est que trop de personnes entreprennent et abandonnent les affaires, et notamment à l'égard des stations-service. Je me demande si les stations-service auraient à tenir des registres, aux termes du système de distribution, même si nous nous servons du terme «distributeur». Avez-vous pensé à ce qu'il adviendrait de leur registre lorsqu'elles déclareraient faillite?

**M. Lottridge:** Évidemment, c'est pourquoi je suis ici, monsieur.

**M. Kempling:** A mon avis, c'est là l'essentiel de ce que nous faisons; ce genre d'entreprise connaît des hauts et des bas et il doit y avoir un registre central qui soit tenu; je suppose qu'il serait idéal de le tenir chez le fabricant puisque, s'il dispose du nom de l'utilisateur final, cela constituerait le point de contact logique. Mais dans la distribution suivie, avec les gens qui se lancent dans les affaires et ceux qui font faillite, le système entier de registre se révèle inutile.

Autre chose, dans votre système de distribution, il est concevable que vous, en votre qualité de distributeur travaillant à partir d'un entrepôt, puissiez nommer quelqu'un d'autre à titre de distributeur . . .

**M. Lottridge:** Oui.

**M. Kempling:** . . . selon la quantité des affaires qu'il mène avec vous par opposition à une station-service qui lui achète 100 pneus par année. S'il y avait, dans une région telle que celle du Fort Érié, un distributeur qui lui achèterait 1,000 pneus par année, vous qui avez le sens des affaires et qui voudriez le favoriser un peu, vous pourriez en votre qualité de distributeur d'entrepôt, le nommer distributeur, ce qui le ferait tomber sous le coup de cette loi. Est-ce exact?

[Texte]

**Mr. Lottridge:** That is right.

**Mr. Kempling:** Am I correct in that getting the word "distributor" defined or out of there and putting the line of communication from the manufacturer to the end user is the avenue we should be pursuing? Is that right?

**Mr. Lottridge:** That is right.

**Mr. Kempling:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** I want to come back to this just for a second. It seems to me what you are asking for is a pretty simple operation and it should work. I was listening to the discussion between you and Mr. Watson and it seems to me that if the tire manufacturer were to put a little envelope inside the tire or in some way attached it to the tire and which would give—you do not have serial numbers but you do have production numbers—a production number on that tire and the make and the size and so on, then it would be a very simple matter for you, as the dealer, to see that the person that purchased the tire put his name and address on there and you moved it in, you just put it in the mail. Maybe you could have a stamp on the thing and so on, so that there would be no expense to the manufacturer other than the initial expense of selling the tire. The only thing I can see that would not be foolproof in that—and I am just wondering how you would solve this one—would be to make sure that the dealer did not throw the stuff in the wastepaper basket or something like this. It would seem to me that the tire manufacturers themselves could have some kind of control on that when they ship to a dealer, would they not? They could see to it that they get these things back.

• 2055

**Mr. Lottridge:** I think the onus is on the end user; and through advertising, they could be informed that these cards are available. I would have no problem with my dealers and I know that none of the rest of the fellows would

What we would have to do is this. If I handle five lines of tires, which I do, I would have to give each one of my dealers a quantity of each one of these brands and tell him that when he sold a tire, he had to put the serial number or the production number, or whatever they want to call it, on that card, and then put the man's name and address on it, and mail it in; and he would do it.

**Mr. McRae:** That would not be too much trouble.

Then I suppose the manufacturer himself or the importer could check for dealers who are just ignoring the thing. But how could you check on guys that just did not bother to send this in? I mean, suppose I go in and buy the tire, then I assume you are going to put it in the mail. But I know perfectly well that if I buy a toaster, I do not get around, 50 per cent of the time, to sending in the warranty slip: it just does not happen. So, how do I make sure that the dealer gets that thing in? Or says that he to the person who buys it; "Look, you have to fill this thing out"?

**Mr. Lottridge:** I do not think there is any legislation that can make the end user send that card in. This is what I said, it is on a voluntary basis. If he wants to send it in, it is there for him.

[Interprétation]

**M. Lottridge:** C'est exact.

**M. Kempling:** Ai-je raison de dire qu'il faut soit définir le mot distributeur, soit le supprimer et le remplacer par le cheminement qui va du fabricant à l'utilisateur final? Est-ce exact?

**M. Lottridge:** C'est exact.

**M. Kempling:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Kempling. Monsieur McRae.

**M. McRae:** J'aimerais revenir sur ce sujet pour quelques instants. Il me semble que ce que vous demandez constitue une opération assez simple qui devrait fonctionner. J'ai écouté la discussion qui s'est déroulée entre vous et M. Watson et il me semble que si le fabricant de pneus plaçait une petite enveloppe à l'intérieur du pneu ou l'attachait d'une manière quelconque au pneu, et que cette enveloppe contenait—vous n'avez pas des numéros de série, mais vous avez des numéros de production—le numéro de production du pneu, la marque de commerce, la taille, ainsi de suite, il vous serait très facile en votre qualité de commerçant, de vous assurer que la personne qui achète le pneu inscrive son nom et son adresse sur la formule; il ne vous resterait plus qu'à la mettre à la poste. L'enveloppe pourrait être affranchie au préalable afin qu'il ne vous en coûte rien, sinon l'effort de vendre le pneu. Le seul problème que j'envisage—et je me demande comment le résoudre—ce serait que le commerçant jette l'enveloppe à la poubelle. Il me semble que les fabricants de pneus pourraient exercer un certain contrôle à cet égard au cours de leur expédition à leurs commerçants, n'est-ce pas? Ils pourraient s'assurer qu'on leur renvoie bien ces enveloppes.

**M. Lottridge:** C'est à l'utilisateur d'assumer ses responsabilités; il peut être informé de l'existence des cartes. Je ne crois pas que mes collègues et moi aurions des difficultés avec nos distributeurs.

Nous procéderions ainsi. Si nous avions 5 sortes de pneus, comme c'est le cas d'ailleurs, nous en laisserions une certaine quantité de chacune à nos distributeurs en leur demandant d'inscrire sur les cartes, chaque fois qu'on en vendrait, le numéro de série ou le numéro de fabrication, selon le cas. Il y aurait également le nom et l'adresse de client. Le tout serait envoyé par la poste.

**M. McRae:** Il n'y aurait pas de difficulté.

Le fabricant ou l'importateur pourrait alors déceler les distributeurs qui négligent de remplir cette formalité. Mais comment pourrait-on détecter ceux qui ne renverraient pas la carte? Supposons que j'achète des pneus; je suppose que le distributeur va envoyer la carte par la poste. Lorsque j'achète une grille-pain ou quelque chose d'autre, très souvent je ne m'occupe pas de renvoyer la carte de garantie. Dans le cas du distributeur de pneu, comment puis-je être sûr qu'il va envoyer cette carte ou qu'il va m'inciter à le faire moi-même?

**M. Lottridge:** Il n'y a aucune loi qui peut forcer le client à renvoyer la carte. Voilà pourquoi j'ai dit tout à l'heure qu'il fallait que tout se fasse sur une base volontaire. La carte existe; c'est au client de la renvoyer.



[Text]

**Mr. McRae:** Is there any way that the manufacturer could look at dealers and say, "Look, this guy has been selling these tires now for three months and he has never sent a damn card in. So we should go after him about that." Because it is a voluntary system. You see, I am in favour of the voluntary system, but if it breaks down, then somebody is going to get it in the neck. It would seem to me that the onus should be on your association, on the manufacturers, you know, to push dealers and to make sure that they do these things. That is what I am concerned about.

**Mr. Mazankowski:** It breaks down under a compulsory system, too.

**Mr. McRae:** On the what?

**Mr. Mazankowski:** It breaks down under a compulsory system, too.

**Mr. McRae:** Oh, I thought you said it would breakdown the postal system.

**Mr. Kempling:** That goes without saying.

**Mr. Chairman:** Order. Mr. Watson.

Mr. Watson.

**Mr. Watson:** Surely the manufacturers want to have all these things registered if it is at all possible because otherwise, they are in for legal actions if these tires cause accidents; and they are responsible if someone can prove that their tire was defective and caused an accident.

Have we heard from a manufacturer yet?

**An hon. Member:** We are to hear from them next.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson.

Mr. Lottridge, thank you very much for appearing before us this evening. It was most interesting.

**Mr. Lottridge:** Thank you very much.

**The Chairman:** Next we have Mr. Leo Laviolette, Director of Government and Public Affairs, Canadian Automobile Association.

Mr. Laviolette.

**Mr. Leo Laviolette (Director of Government and Public Affairs, Canadian Automobile Association):** Thank you, Mr. Chairman, and members of the Committee. I am not the manufacturer that you were expecting next. I say that right away.

Our Association is a federation of motor clubs, 20 Canadian motor clubs in Canada, with a combined membership of 1.3 million members, and it is in that capacity that I am here today to make a few comments with respect to Bill S-8 from the point of view of the end user, the consumer, the car driver.

First of all, it seems to us that there are two focuses to this bill, the first one being to ensure that inferior tires do not get on the highway, and I do not think anyone has any quarrel with that aspect of the bill. It seems to be eminent-ly correct to do such a thing.

[Interpretation]

**M. McRae:** Le fabricant ne peut-il pas examiner le cas des distributeurs qui ne renvoient jamais les cartes et prendre des mesures à leur égard? Tout doit se faire sur une base volontaire. Je suis bien d'accord avec ce principe, mais si le système ne fonctionne pas il y en a qui doivent payer. Il me semble que c'est votre association, que ce sont les fabricants, qui devraient pousser les distributeurs dans le dos.

**M. Mazankowski:** Même si c'était obligatoire, le système pourrait ne pas fonctionner non plus.

**M. McRae:** Je vous demande pardon?

**M. Mazankowski:** Je dis que même si c'est obligatoire, ce n'est pas une garantie.

**M. McRae:** Je pensais que vous disiez que c'était les postes qui pouvaient ne pas fonctionner.

**M. Kempling:** Il va sans dire.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Watson.

**M. Watson:** Je suis sûr que les fabricants tiennent à ce que les cartes soient remplies pour éviter d'avoir à faire face à des poursuites en cas d'accidents causés par les pneus qu'ils vendent; ils sont responsables s'il peut être établi que les pneus en question ont causé un accident.

Nous avons entendu le point de vue des fabricants déjà?

**Une voix:** Ils sont censés venir devant ce Comité à la prochaine séance.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Watson.

Merci, monsieur Lottridge, d'avoir bien voulu vous rendre à notre invitation ce soir. La discussion a été fort intéressante.

**M. Lottridge:** C'est moi qui vous remercie.

**Le président:** Nous accueillons maintenant M. Léo Laviolette, directeur des affaires gouvernementales et publiques, Association automobile du Canada.

Monsieur Laviolette.

**M. Léo E. Laviolette (Directeur des affaires gouvernementales et publiques, Association automobile du Canada):** Merci, monsieur le président. Je tiens à dire d'abord que je ne représente pas les fabricants dont vous souhaitez entendre le point de vue.

L'Association est une fédération qui regroupe 20 clubs automobiles au Canada et qui compte en tout 1.3 million de membres. C'est donc au nom l'usager, du consommateur, de l'automobiliste que je viens ce soir vous donner mon opinion sur le Bill S-8.

Le Bill semble vouloir insister sur 2 points. D'abord, il veut assurer qu'il n'y aura pas de pneus de qualité inférieure qui pourront être vendus, et personne ne peut être en désaccord avec cet objectif. Il semble parfaitement acceptable.

[Texte]

The second purpose, and perhaps a more secondary one, is to ensure that when an inferior tire is on the road, that it can be removed; and it seems to us also that there has to be an effective system to remove that tire from the road once it has been identified as being a defective tire. It seems to us, also, that your goal should be to get 100 per cent of those defective tires off the road, if that is at all possible. We all realize that that will not be possible—but what can we achieve?

I think this is the area that we are concerned about most: that is, whether or not you go for the compulsory system as it is presently written in Bill S-8, as approved by the Senate, or whether you water it down with the amendment that is before you.

• 2100

Our information is that in the United States there is a compulsory system whereby the seller of the tire, the retailer, is required to submit the information to the manufacturer with respect to the serial number or whatever mark is on the tire, with the name and address of the purchaser. That system apparently has been in effect since 1966. And since 1966 there has been 119 recalls in the United States, involving 2 million tires, of which only 30 per cent have been returned for correction. I think you all will agree that if a compulsory system is returning 30 per cent a voluntary system is going to return something less than 30. And I think at that point you have to start asking whether we can improve upon that—because I think our final goal is to get all those defective tires off the highway, if they have found their way onto it at all.

So my point in being here tonight—and my comments are very brief—is to ask you to consider the bill as approved by the Senate and not to make any amendment in it that would have a tendency to water down its effectiveness; that is to make it less effective than what it can possibly be.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Laviolette. Are there any questions?

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Laviolette if he could go back in his mind a few years. I really do not know what Imperial Oil does anymore but back in the late fifties and early sixties Imperial Oil had a system in their service stations whereby they issued a certificate with every tire, showing the serial number and providing a warranty slip for 12 months. Was that not a protection in itself, and if that could be expanded to other manufacturers would that not be part of the answer, instead of going into a legislative procedure like this?

**Mr. Laviolette:** Well, I do not remember that . . .

**Mr. Skoreyko:** Let me put it this way. Do you not think that competition itself puts the companies into such a position that they are only going to put out the best possible tire, and if they run into a batch of bad tires they know who they have sold them to and they can have them recalled? Why would you want to put the onus onto the end user, whoever that might be? Why would you want to be that harsh on them, when I think the manufacturer could handle it all?

[Interprétation]

Le deuxième but que vise le Bill est de faire en sorte que s'il y a des pneus de qualité inférieure sur la route, ils puissent être éliminés; et il nous semble à nous qu'il doit y avoir un système efficace qui permette d'éliminer les pneus défectueux lorsqu'ils peuvent être décelés. Il nous semble également que le but doit être d'éliminer tous ces pneus défectueux si c'est possible. Mais dans quelle mesure peut-on y parvenir?

Ce qui nous préoccupe, c'est de savoir si le système sera obligatoire, tel qu'il est actuellement prévu dans le Bill S-8, tel qu'il a été approuvé par le Sénat, ou s'il sera rendu moins efficace au moyen de l'amendement dont vous êtes saisis maintenant.

Selon nos renseignements, il existe un système aux États-Unis selon lequel le détaillant est obligé d'envoyer au manufacturier le nom et l'adresse de l'acheteur en même temps que le numéro de série et la marque de commerce du pneu. Ce système existe depuis 1966, et depuis ce temps-là, il y a eu 119 cas de pneus retournés aux manufacturiers, ce qui représente 2 millions de pneus environ. Seulement 30 p. 100 de ces pneus ont été retournés aux manufacturiers pour la rectification d'une erreur. Je pense que vous serez tous d'accord que, si on apporte les modifications à seulement 30 p. 100 des pneus qui sont retournés aux manufacturiers dans le contexte d'un système obligatoire, ce chiffre sera moins élevé dans le cas d'un système volontaire. A ce moment-là, il faut de demander si nous ne pouvons accomplir encore davantage, étant donné que notre objectif final est d'empêcher l'emploi des pneus défectueux, s'il y en a qui sont vendus et utilisés.

Je vais tâcher d'être bref. Je viens ici vous demander d'accepter le Bill tel quel et de ne pas y apporter des modifications qui auraient l'effet de le rendre moins efficace.

**Le président:** Merci, monsieur Laviolette. Y a-t-il des questions?

**M. Skoreyko:** Je me demande si M. Laviolette pourrait se rappeler de la situation d'il y a quelques années. Je ne suis pas au courant des politiques actuelles de Imperial Oil, mais vers la fin des années 50 et au début des années 60, chaque pneu vendu aux stations d'essence de Imperial Oil était accompagné d'une garantie de 12 mois et d'un certificat sur lequel figurait le numéro de série. Ne pensez-vous pas qu'un tel système protège l'acheteur? Les autres manufacturiers pourraient peut-être adopter ce système, et nous aurions déjà une partie de la solution au problème. Nous n'aurions donc pas à avoir recours à l'adoption d'un bill.

**M. Laviolette:** Je ne me souviens pas de ce système.

**M. Skoreyko:** je vais tâcher de m'exprimer autrement. Ne pensez-vous pas que l'état de concurrence entre les différentes sociétés est en soi un avantage, en ce sens qu'elles vont toutes essayer de manufacturer le meilleur pneu qu'elles peuvent? Si une erreur est commise et que des pneus défectueux sont vendus, elles sauraient ainsi qui les a achetés et qui pourrait les faire rappeler à l'usine. Pourquoi voulez-vous que le fardeau de la responsabilité revienne aux acheteurs? Pourquoi être aussi sévère avec eux, lorsque les manufacturiers pourraient s'en occuper?



[Text]

**Mr. Laviolette:** I am not sure that what you said works. As I read the act, it says that the manufacturer shall maintain a record system. The input into that record system comes from his distributors, his dealers, or whoever else is selling tires for him, and what I am questioning here is how many of the purchaser's names are going to find their way back to the manufacturer's record system—because once the names are in his system we are not going to have any trouble finding the purchaser, unless he has moved and his address is unknown.

I am not really familiar with what Imperial did or the system you are talking about, but that sounds to me like a voluntary system whereby the end user, the consumer, the driver, can fill out a card in the same way as he does for his toaster, if he wishes.

**Mr. Skoreyko:** One of the selling features of the tire was a 12-month, all-hazard, guarantee. I think you would remember that Don.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** And, of course, anybody who went to buy an Atlas tire, which was an Imperial Oil tire, would insist on his certificate, which would show the serial number. And the documents all went back to Imperial Oil because they were interested in knowing when that tire was sold and, if anything ever happened to it at any stage during its wear, they wanted to know about it because of the warranty.

What I am really saying at this point is that if you set up a recording procedure, like under this legislation, you are doing it in two areas. First of all, the manufacturer is going to have to maintain of constant record, and then Ottawa is going to want to know every serial number and every tire and who they were sold to. Do you think that is necessary?

• 2105

**Mr. Laviolette:** My understanding of what I heard on Thursday is that the seven Canadian manufacturers now have a system of record keeping. What I understand from what I heard, again on Thursday, is that it is not going to be an additional burden on them to keep a record of all tires purchased. So I really do not think there is anything harsh about that—if what I heard on Thursday is correct.

**Mr. Skoreyko:** I will ask another question later.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skoreyko.

**Mr. Watson.**

**Mr. Watson:** On the same point. The first witness strikes me as being entirely reasonable in not wanting to have more people than necessary involved in this identification process. If, as would appear to be possible now with the computer systems that are available, the manufacturer is able to keep full contact with that tire from the time it leaves his factory until it reaches the ultimate consumer, why involve these other middlemen? Surely a form could be developed which would have to follow through and which would permit the computer system in each company to keep track of it. This would avoid the government's having to be involved in it, except by way of a verification process with the manufacturer. There could be cross-checks with the total number of tires sold and the number of returns back in; it could be checked fairly simply by the few government inspectors that then would be required. This section here certainly seems to involve more people

[Interpretation]

**M. Laviolette:** Je ne suis pas persuadé qu'un tel système pourrait bien fonctionner. Si je comprends bien la Loi, le manufacturier doit conserver des dossiers. Ce sont les concessionnaires ou les vendeurs qui lui envoient les renseignements dont ces dossiers sont constitués, et je me demande combien de noms d'acheteurs vont parvenir jusqu'aux dossiers du manufacturier. Aussitôt que nous avons les noms des acheteurs, nous n'avons aucune difficulté à les retrouver, à moins qu'ils ne changent d'adresse sans nous aviser.

Je ne suis pas au courant du système employé par Imperial Oil il y a quelques années, mais j'ai l'impression qu'il s'agit d'un système volontaire selon lequel le consommateur peut remplir une carte et l'envoyer au manufacturier, s'il veut le faire, tout comme s'il achetait un grille-pain.

**M. Skoreyko:** Selon ce système, l'acheteur recevait une garantie de 12 mois contre toutes les éventualités. Vous vous en souviendrez sûrement, Don.

**M. Mazankowski:** Bien sûr.

**M. Skoreyko:** Naturellement, si quelqu'un voulait acheter un pneu Atlas qui était une marque de Imperial Oil, il insistait pour qu'on lui donne sa garantie, sur laquelle figurait le numéro de série. Tous ces documents étaient envoyés à Imperial Oil, qui voulait savoir la date de vente du pneu et comment le pneu avait fonctionné pendant sa durée de vie, justement à cause des dispositions de la garantie.

J'essaie de vous dire que, si vous essayez d'établir un système de dossiers en vertu d'une loi, 2 parties intéressées en seront affectées. Tout d'abord, le fabricant va devoir tenir des dossiers permanents et Ottawa voudra connaître chaque numéro de série et à qui a été vendu chaque pneu. Pensez-vous que cela soit nécessaire?

**M. Laviolette:** D'après ce que j'ai entendu jeudi, les sept fabricants canadiens ont déjà un système de dossier. D'autre part, je ne pense pas qu'il leur soit plus difficile d'enregistrer dans leur dossier tous les pneus achetés. Je ne crois donc pas que cela soit tellement sévère si j'ai bien compris ce qui a été dit jeudi.

**M. Skoreyko:** Je poserais une autre question tout à l'heure.

**Le président:** Merci, monsieur Skoreyko.

**Monsieur Watson.**

**M. Watson:** A ce même sujet. J'ai l'impression que le premier témoin a tout à fait raison de ne pas vouloir que plus de gens que nécessaire participent à ce processus d'identification. Si, comme cela semblerait possible avec les ordinateurs qui existent actuellement, le fabricant peut rester totalement en contact avec le pneu entre le moment où il quitte l'usine et le moment où il atteint le consommateur, pourquoi vouloir d'autres intermédiaires? On pourrait certainement trouver un moyen qui permette au réseau informatique de chaque société de suivre le pneu. Cela éviterait que le gouvernement s'en mêle sinon par souci de vérification auprès du fabricant. On pourrait d'ailleurs contrôler en comparant le nombre total de pneus vendus et le nombre d'entrées informatiques; ceci par quelques inspecteurs du gouvernement. Il est certain que cet article semble prévoir plus de monde que nécessaire; mais j'ai l'impression que nous n'avons pas encore tous les éléments.

[Texte]

than I think necessary; but we have not heard all the story yet, I guess.

**Mr. Laviolette:** Again on Thursday, we heard that there would not be many inspectors, so we did not have any concern about that. We are quite in agreement with what was described by Mr. Lottridge a few minutes ago; the final seller would be responsible for acquiring the name of the seller, tying that down with the serial number, and making sure that that information is transmitted back to the manufacturer.

**Mr. Watson:** On this point: it is your understanding that the manufacturers already have a system that pretty well assures the manufacturer that the ultimate seller, the retailer, is able and does follow through with a recording and sendback to the manufacturer.

**Mr. Laviolette:** No, not at the present time.

**Mr. Watson:** But you are confident that this can be done.

**Mr. Laviolette:** I understand from the information I heard on Thursday that the record-keeping systems of the manufacturers are such that they could be adapted to include the information that adds the purchaser's name to a record.

**Mr. Watson:** So the association that you represent, which is 42 automobile clubs with a membership of—how much?

**Mr. Laviolette:** A membership of 1.3 million.

**Mr. Watson:** Of 1.3 million. You are now satisfied, from the information you have received recently, that the manufacturers will be able to identify the ultimate consumer and keep a record of that identification for purposes of a recall, if that ever becomes necessary.

**Mr. Laviolette:** Providing they get the information from the distributor and the dealer as to whom the tire was sold to in the end.

**Mr. Watson:** The dealer, primarily.

**Mr. Laviolette:** The dealer would have to obtain that information and transmit it to the manufacturer so that he can include it in his system.

**Mr. Watson:** But you are satisfied that there is a pattern of a system available to be put into effect that would produce that result.

• 2110

**Mr. Laviolette:** My understanding is that it could very readily be accomplished providing the dealer or the final seller of the tire sent that information back to the manufacturer. What we are saying is that rather than leave the decision to the retailer as to whether he will or will not send that information back, it should be mandatory upon him to do so.

**Mr. Watson:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** Mr. Chairman, I ask the witness—you read the bill. Did you read the Senate hearings?

[Interprétation]

**M. Laviolette:** je dis encore, à mon avis, qu'il n'y aurait pas beaucoup d'inspecteurs et c'est pourquoi nous n'avons pas manifesté notre inquiétude à cet égard. Nous sommes tout à fait d'accord avec ce qu'a dit tout à l'heure M. Lottridge: le dernier vendeur serait chargé de relever le nom du vendeur et d'y ajouter le numéro de série tout en s'assurant que ces renseignements sont renvoyés au fabricant.

**M. Watson:** Pensez-vous que les fabricants ont déjà un système qui assure le fabricant que le dernier vendeur, le détaillant, est à même de tenir un registre et d'envoyer les données voulues au fabricant?

**M. Laviolette:** Non, pas pour le moment.

**M. Watson:** Vous pensez que cela peut se faire.

**M. Laviolette:** D'après ce que j'ai entendu dire jeudi je crois que la tenue de registre des fabricants est telle qu'elle pourrait être adaptée en vue de comprendre le nom de l'acheteur.

**M. Watson:** Ainsi l'association que vous représentez, à savoir 20 automobile clubs comptant combien de membres?

**M. Laviolette:** 1.3 million.

**M. Watson:** 1.3 million. D'après les renseignements que vous avez reçus récemment, vous êtes convaincu que les fabricants seront en mesure d'identifier le dernier consommateur et de le contacter s'il découvre quelques défauts.

**M. Laviolette:** Si le distributeur lui envoie les renseignements voulus, à savoir à qui le pneu a été finalement vendu.

**M. Watson:** C'est donc essentiellement le consommateur.

**M. Laviolette:** C'est à lui d'obtenir le renseignement et de le transmettre au fabricant de sorte que celui-ci puisse l'inclure à ses registres.

**M. Watson:** Mais vous êtes convaincu qu'il existe déjà un système qui pourrait être utilisé en vue de ce résultat.

**M. Laviolette:** Il me semble qu'on pourrait faire cela très facilement à condition que le vendeur ou le revendeur du pneu donne ses renseignements au fabricant. Autrement dit, plutôt que de laisser au détaillant le choix d'envoyer ou non ces renseignements, ce serait obligatoire.

**M. Watson:** Oui.

**Le président:** Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin... vous avez lu le bill. Avez-vous lu les comptes rendus du Sénat?



[Text]

**Mr. Lavolette:** No, I have not, sir.

**Mr. Kempling:** I suggest that you get a copy of the hearings and all the supportive detail that went into that and examine the statistics of actual tire defects that they could identify. You would find that it is an infinitesimal number. It is about one half of one per cent. Even then there was no certainty that it was actually tire defect as opposed to an overload or a mismatch or what-have-you. I would suggest you read those very carefully.

Are you aware also of the time lag, from the time a tire is manufactured until it gets into the distribution field?

**Mr. Lavolette:** I heard on Thursday that the time lag was fairly significant and that the manufacturers have suggested they have been able to retrieve a large number of tires before they even got on the road.

**Mr. Kempling:** That is right.

**Mr. Lavolette:** This is commendable, and certainly it is...

**Mr. Kempling:** Yes. This has been going on for a number of years in the industry. I suggest between looking at that and looking at the testimony of the Senate, and reading it in the context of the bill, I think you might change your view on this recording system.

I believe, as we said to the previous witness, that the shortest system is the consumer and the manufacturer, getting the two of them together on a recording system of some type where the manufacturer has already agreed that he is prepared to do this because he has the system already in place. I think that is the important thing we should dwell on, but everything in between is somewhat cloudy.

I think most responsible tire dealers, if we can use that term, would probably fill the card out at the time the consumer is there. But, you know, it is such a nebulous area. You can pick up any newspaper—pick up the *Ottawa Journal* tonight and look in the "Articles for Sale" column and you will find tires for sale. It changes so often that it is really unfair to impose a system of that type on a dealer.

We think if we get it to the consumer and the manufacturer and forget the people in between—they are the people who make it; they are the people who use it. Let us get the two of them together and forget about the in-between. That is the most efficient way to do it.

**Mr. Lavolette:** Our point is that if a bill of this nature is required to give effect to recall campaigns and to make them as effective as possible, we should make every effort to ensure that the number of tires returned for correction is as high as possible. We believe you can make that more effective by making it a mandatory as opposed to a voluntary system.

**The Chairman:** Mr McRae.

**Mr. McRae:** I am a little confused, partly because we have two witnesses and I wish they were both together. It seems to me there is a very fine point here. I think the previous witness' opposition would be to having each dealer, each service station, keep a whole pile of records where they would have to look after recalls and things like that, when it seems to me the problem is a simple one,

[Interpretation]

**M. Lavolette:** Non, monsieur.

**M. Kempling:** Mettez donc la main sur un exemplaire de ces procès-verbaux et vous y verrez toute la documentation qui a été étudiée ainsi que les statistiques sur le nombre de pneus défectueux qu'on a trouvés. Vous verrez qu'il s'agit d'un nombre infinitésimal. C'est de l'ordre d'un demi de 1 p. 100. Et même là, il n'y avait pas de certitude quant à savoir s'il s'agissait d'un pneu défectueux, d'une trop forte charge imposée au pneu, de pneus mal appariés ou que sais-je encore. Vous devriez lire cela très attentivement.

Savez-vous aussi qu'il existe un délai entre le jour où un pneu est fabriqué et celui où on le met en circulation pour le vendre?

**M. Lavolette:** J'ai entendu dire jeudi que ce délai était assez important et que les fabricants ont dit qu'ils ont réussi à récupérer bon nombre de pneus défectueux avant qu'on ne puisse s'en servir.

**M. Kempling:** C'est exact.

**M. Lavolette:** C'est digne d'éloges et c'est certainement...

**M. Kempling:** Oui. Cela fait des années que ça se passe ainsi dans cette industrie. Si vous tenez compte de cela et que vous étudiez les témoignages entendus par le Sénat tout en tenant compte du contexte du bill, je crois que vous changerez peut-être d'avis concernant le système d'enregistrement.

Comme l'ont dit les témoins, je crois que le système le moins compliqué est celui qui met le consommateur en communication directe avec le manufacturier par le biais d'un système d'enregistrement quelconque, surtout que le fabricant a déjà consenti à cela et qu'il est prêt à le faire parce qu'il a déjà un système en place. Je crois que c'est l'essentiel du sujet, mais tout ce qui l'entoure semble un peu embrouillé.

Je crois que la plupart des vendeurs de pneus responsables, si on peut se servir de ce terme, complèteraient probablement la carte en présence du consommateur. Mais, vous le savez, c'est tellement vague tout cela. Prenez n'importe quel journal—prenez le *Journal* d'Ottawa de ce soir, les petites annonces, «Divers à vendre», et vous verrez qu'on y offre des pneus. Cela change si souvent que c'est vraiment injuste que d'imposer ce genre de système au vendeur.

Si nous nous occupons strictement du consommateur et du fabricant et laissons tomber tous les intermédiaires, ce sont eux qui feront marcher le système, ce sont eux qui s'en servent. Occupons-nous de ceux-là et oublions les intermédiaires. C'est la façon la plus efficace de faire les choses.

**M. Lavolette:** Voyez-vous, si on a besoin d'un bill de cette nature pour que les campagnes de rappel soient aussi efficaces que possible, nous devrions faire tout en notre pouvoir pour nous assurer que le maximum de pneus défectueux sera récupéré. A ce moment-là, nous croyons que le système obligatoire est supérieur au système facultatif.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Cela me semble un peu confus, en partie parce que nous avons deux témoins et j'aimerais qu'ils soient assis côte à côte. Il me semble qu'il y a une subtilité ici. Je crois que le témoin précédent s'opposait à ce que chaque vendeur, chaque station service, ait à garder toute une pile de paperasse pour s'occuper de rappels et autres choses du genre tandis que le problème me semble plutôt

[Texte]

namely, how do you make sure that the dealer sends back the card? And once the card goes back to the manufacturer, he is out of it. I think that seems to be a reasonable sort of situation.

I would add that one point, Mr. Kempling, that you missed there, or at least I think you missed, about some responsibility for getting the card back. I go back to my own illustration. I buy a toaster and I do not get around to sending the guarantee in. It would seem to me that that would be a pretty easy thing to do. But I can see the point of the dealers; they do not want to get into the job keeping a whole set of records for recall, and I think that makes sense. And it seems to me that it should not be such a difficult thing for us to put together the idea that somewhere along the line the dealer is responsible for two things, making sure that the fellow's name goes on it and then that it gets mailed.

**The Chairman:** Just a moment . . .

• 2115

**Mr. McRae:** Mr. Chairman, I do not know whether or not this is regular but I wonder if it is possible to bring the previous witness back to see how he feels about that.

**Mr. Watson:** Well, bring him up here.

**The Chairman:** Order, please. We will just finish that, Mr. McRae, and finish with Mr. Laviolette, and then we can ask Mr. Lottridge to come back to answer any questions, rather than have a debate at the table.

**Mr. McRae:** A debate at the table might be helpful and be just the very thing that we need, because it seems to me that we are narrowing this thing down to a pretty small point. It is a rather important point but I mean, from a technical point of view, it seems to me a pretty simple thing to solve.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I only have one question, Mr. Chairman. The witness said, "if such a bill is required. We have been talking about some infinitesimally small numbers as far as defects is concerned. I think Mr. Kempling said one-half of one per cent, and so on and so forth. Is such a bill required?"

**Mr. Kempling:** It is for standards.

**Mr. Laviolette:** Mr. Douglas, I really cannot answer that question. I think the information that Dr. Campbell presented on Thursday—I forget the figures—showed the possible involvement in traffic accidents. It is very difficult to identify when a tire is involved in a traffic accident because very often it has been deflated for one reason or another in an accident, perhaps by being cut or damaged very severely. So you really cannot identify whether or not it was the tire. I really cannot answer that, and I wish I could.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I feel the answer is important, because at one point in time I investigated an accident and we found a 14-inch tire on a 15-inch rim. Is that the tire's fault or is that the fault of somebody who put it on?

[Interprétation]

simple, c'est-à-dire comment nous assurons-nous que le vendeur renvoie la carte? Quand le fabricant reçoit la carte, ce n'est plus le problème du vendeur. Cette situation me semble raisonnable.

J'ajouterais autre chose que M. Kempling semble avoir oublié, et c'est de savoir qui est responsable de la carte. Je reviens à mon exemple. J'achète un grille-pain et je ne renvoie pas la carte de garantie. Cela me semble pourtant assez facile à faire. Cependant, je comprends que les commerçants ne tiennent pas particulièrement à conserver toute une série de dossiers au cas où les appareils vendus seraient défectueux. Toutefois, il ne devrait pas tellement être difficile de faire comprendre au commerçant qu'il est responsable de deux choses, c'est-à-dire de s'assurer que le nom de l'acheteur est enregistré et que la garantie est mise à la poste.

**Le président:** Un instant . . .

**M. McRae:** Monsieur le président, je ne sais pas si c'est conforme au Règlement ou non, mais je me demande s'il serait possible de rappeler le témoin précédent afin de connaître son opinion à ce sujet.

**M. Watson:** Eh bien, faites-le venir.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons terminer cette question, monsieur McRae, et laisser M. Laviolette terminer, puis nous demanderons à M. Lottridge de venir répondre aux questions plutôt que d'avoir un débat à la table.

**M. McRae:** Ce serait pourtant utile puisque nous semblons avoir axé la discussion sur un détail. Le point de vue technique, il semble être assez simple à résoudre.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je n'ai qu'une seule question, monsieur le président. Le témoin a dit «si un tel bill est nécessaire». Pour ce qui est des appareils défectueux, nous avons cité des chiffres infiniment faibles. M. Kempling a dit qu'il s'agissait de un demi de un pourcent et ainsi de suite. Ce Bill est-il vraiment nécessaire?

**M. Kempling:** Il l'est en ce qui concerne les normes.

**M. Laviolette:** Monsieur Douglas, je ne puis répondre à cette question. Les chiffres qu'a fournis M. Campbell jeudi,—je ne me souviens plus exactement des données—démontraient que les pneus pouvaient causer des accidents de la circulation. Il est très difficile de déterminer si un pneu est responsable d'un accident puisque très souvent il est crevé ou endommagé au moment de la collision. Il est donc très difficile de déterminer si oui ou non il a causé cet accident. Je ne puis donc malheureusement répondre à cette question.

**M. Douglas (Buce-Grey):** La réponse est très importante car je me souviens d'avoir enquêté sur un accident où j'avais découvert qu'un pneu de 14 pouces avait été monté sur une jante de 15 pouces. Est-ce le pneu ou celui qui l'a installé qui est responsable?



[Text]

**Mr. Kempling:** Precisely.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** As a matter of fact, we could not figure out afterwards how they got a 14-inch tire on a 15-inch rim. But there were four of them on that car.

**Mr. Kempling:** There would be no bead left.

**Mr. Watson:** It seems to me there should not be a real problem for the manufacturer to have a system whereby he would be able to keep sufficient track of the various tires that have gone out to know approximately within 5 or 10 per cent, let us say, the number of tires that are out compared to the number of names of ultimate purchasers that have come in. Have the manufacturers indicated that that is the kind of system they are going to have—that they will keep within a certain percentage at least?

**The Chairman:** Mr. Laviolette.

**Mr. Laviolette:** I do not think I can answer that. You will have to ask the manufacturers.

**Mr. Watson:** Are they coming tonight, Mr. Chairman.

**Mr. Laviolette:** Yes, they are here. I do not think I can answer that.

**The Chairman:** The Chair is a little confused. I think Mr. Laviolette is saying that it should not be the consumer's responsibility to return the card in the event of a recall and Mr. Lottridge is saying that it should not be the responsibility of the dealer, as we know it—maybe not a distributor but a dealer at—a service station to send back the card in the event of a recall.

**Mr. McRae:** He did not say that; he said there is no problem sending the card back.

**The Chairman:** I hope we get that clarified before the night is over. If you like, we could have Mr. Graydon from the Rubber Association, and then after we have heard his comments maybe we can decide how we are going to have the system work.

**Mr. Laviolette:** I want to thank you very much for your comments. They are much appreciated.

**Mr. Laviolette:** Thank you very much, sir.

**The Chairman:** Could we have next Mr. K. R. Graydon, President of the Rubber Association of Canada? Mr. Graydon has asked the Chair to distribute documents. It has been distributed and all members have a copy. We have some up here, if not. Mr. Graydon.

• 2120

**Mr. K. R. Graydon (President, Rubber Association of Canada):** Thank you for the opportunity, Mr. Chairman, to be here. I would like to say at the outset that I do represent the tire manufacturers, with the exception of Michelin and United Tire. I am speaking, in other words, for Goodyear, Firestone, Uniroyal, BF Goodrich and Mansfield-Denman General.

**Mr. Mazankowski:** Did I hear you say with the exception of Michelin and—what was the other firm?

[Interpretation]

**M. Kempling:** Précisément.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** En fait, par la suite on n'a pu concevoir comment on avait pu monter un pneu de 14 pouces sur une jante de 15 pouces. Mais il en était ainsi pour les 4 pneus de l'auto.

**M. Kempling:** Les talons devaient être en bien mauvais état.

**M. Watson:** Il me semble qu'il ne serait pas très difficile pour le fabricant de conserver un dossier sur les divers pneus qu'il a vendus afin de savoir à 5 ou 10 p. 100 près quel est le nombre de pneus vendus en comparaison du nombre d'acheteurs éventuels. Les fabricants ont-ils indiqué qu'ils vont avoir recours à ce genre de système—ou du moins qu'il vont tenter d'en arriver à un certain pourcentage?

**Le président:** Monsieur Laviolette.

**M. Laviolette:** Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Il faudra la poser aux fabricants.

**M. Watson:** Est-ce que les représentants viennent témoigner ce soir, monsieur le président?

**M. Laviolette:** oui, ils sont ici. Je ne puis moi-même répondre à cette question.

**Le président:** Je suis un peu embrouillé. M. Laviolette a dit que le consommateur ne devrait pas être tenu de renvoyer la carte de garantie dans le cas d'un rappel et M. Lottridge a dit que le commerçant ne devrait pas en être responsable—peut-être pas un distributeur mais un commerçant—dans une station de service.

**M. McRae:** Ce n'est pas ce qu'il a dit; il a dit qu'il n'était pas difficile de renvoyer la carte.

**Le président:** J'espère que nous éclaircirons ce point avant l'ajournement. Je pourrais peut-être inviter M. Graydon, de la Rubber Association, à faire une déclaration et nous déciderons ensuite quelles seront les modalités du système.

Monsieur Laviolette, je vous remercie beaucoup de vos observations.

**M. Laviolette:** Merci, messieurs.

**Le président:** Je demanderai à M. K. R. Graydon, président de la Rubber Association of Canada de prendre la parole. M. Graydon m'a demandé de vous distribuer des documents. Tous les membres du Comité en ont reçu en exemplaire. Ceux qui n'en ont pas peuvent venir en chercher ici, nous en avons. Monsieur Graydon.

**M. K. R. Graydon (président de la Rubber Association of Canada):** Merci, monsieur le président. Je commencerai par vous dire que je représente tous les fabricants de pneus, à l'exception des Sociétés Michelin et United Tire. Ceci signifie que je prendrai la parole au nom des sociétés Goodyear, Firestone, uniroyal, B. F. Goodrich et Mansfield Denman General.

**M. Mazankowski:** Vous avez mentionné la Société Michelin, quelle était l'autre?

## [Texte]

**Mr. Graydon:** United Tire. As stated when we appeared before the Senate, we support the main thrust and intent of the bill. I have circulated to you a copy of some of our concerns. Do you wish me to read it into the record?

**The Chairman:** If you like, sir.

**Mr. Graydon:** We have three main concerns about this Bill. One, we feel the bill should embrace the end user concept; that is, the final purchaser who buys a tire for use on his vehicle rather than resale to someone else. In the event of a tire recall we feel that it should be the responsibility of the manufacturer or importer to notify only the final purchasers, not all purchasers, who have indicated that they wish to be notified. The bill, even with the proposed amendments, could result in virtually everyone in the distribution system having to be notified; for example, distributors, dealers, subdealers, company stores, service stations and, in the case of a company like Goodyear, this involves 23,000 people. The reference in the bill is Clause 8(a)(1) and (b).

Point number two. We feel the bill goes too far in requiring not only that a registration system be established, which incidentally we do not object to, but also that the kind of system used shall be prescribed by the government. We feel it would be just as effective and a lot simpler to require the manufacturer and importer to only establish and maintain a registration system which is capable of notifying all final purchasers who wish to be notified in the event of a tire recall. If the system fails to accomplish notification as required by the Act, then obviously the manufacturer or importer had failed to comply with the Act and therefore are guilty of an offence. Moreover, there is no guarantee that a government-prescribed record keeping system will be better than the manufacturer's system.

Finally, and point three, we feel that it is not necessary to involve a distributor in the registration system, except for a distributor who sells private brands. To require a distributor to be part of the registration system for tires other than private brand tires will result in much needless duplication. To handle the problem of private brand tires, a private brand distributor, we suggest, should be defined as a manufacturer for the purposes of this bill.

In light of these concerns and for your consideration we are taking the liberty of attaching some suggested revisions to existing sections of the bill and the proposed Ministry of Transport amendments.

I do not suppose you want me to go over the suggested revisions in wording in detail. However, I would like to make two points.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Graydon. If you would like, you can read this into the record. Go ahead, sir.

**Mr. Graydon:** Fine. In the existing Clause 2(1) add new words to the definition of "manufacturer" so that it will read:

"manufacturer" means a person engaged in the business of manufacturing motor vehicle tires, and includes a person who has motor vehicle tires manufactured for him under his brand name;

## [Interprétation]

**M. Graydon:** *United Tire.* Comme nous l'avons dit lorsque nous sommes venus témoigner devant le Sénat, nous approuvons les objectifs généraux du projet de loi. Nous souhaitons cependant émettre certaines réserves, que vous trouverez détaillées dans le mémoire qui vous a été distribué. Voulez-vous que je le lise, monsieur le président?

**Le président:** Si vous le voulez.

**M. Graydon:** Nous avons trois réserves à émettre au sujet du projet de loi. Premièrement, nous pensons qu'il devrait être basé sur le concept de l'utilisateur final, c'est-à-dire baser son controrôle sur l'acheteur final plutôt que sur le revendeur. De ce fait, nous pensons que, dans le cas d'une campagne de rappel, le fabricant ou l'importateur ne devrait pas informer tous les acheteurs finals mais seulement ceux d'entre eux qui ont indiqué qu'ils souhaitent l'être. Même avec les amendements qui sont proposés, le bill aurait pour effet d'obliger le fabricant à informer tous les éléments de la chaîne de distribution, c'est-à-dire les grossistes, détaillants, revendeurs, magasins, stations-service, etc. Dans le cas d'une société telle que *Goodyear*, ceci aboutirait à informer 23,000 personnes. Nos réserves à cet égard concernent l'article 8(1)(a) et (b) du projet de loi.

Pour notre seconde réserve, nous pensons que le projet de loi va trop loin puisqu'il exige non seulement que l'on établisse un système d'enregistrement, ce à quoi nous ne nous opposons pas, mais également d'adopter un système imposé par le gouvernement. Selon nous, il serait plus pratique et tout aussi efficace d'exiger simplement des fabricants ou importateurs qu'ils adoptent un système d'enregistrement leur permettant de notifier tous les acheteurs finals désirant l'être, dans le cas d'une campagne de rappel. Évidemment, si le système ne permettait pas de répondre aux dispositions de notification prévues par la loi, le fabricant ou l'importateur concerné serait coupable d'un délit. En outre, rien ne prouve que le système d'enregistrement imposé par le gouvernement sera meilleur que celui du fabricant lui-même.

Finalement, nous pensons qu'il n'est pas nécessaire d'impliquer les distributeurs dans le système d'enregistrement, sauf lorsque ceux-ci vendent des pneus de marque privée. Pour les autres types de pneus, l'enregistrement par le distributeur aboutira simplement à une répétition inutile du travail. Dans le cas des marques privées, nous pensons que les distributeurs devraient être considérés comme des fabricants, dans le cadre du projet de loi.

Étant donné ces réserves, nous avons pris la liberté de vous proposer certaines modifications aux divers articles du projet de loi concerné ainsi qu'aux amendements proposés par le ministre des Transports.

Vous ne tenez sans doute pas à ce que je vous donne le détail de ces propositions de modification mais j'aimerais cependant faire deux remarques.

**Le président:** Veuillez m'excuser, monsieur Graydon. Si vous le voulez, vous pouvez lire vos propositions.

**M. Graydon:** Très bien. Pour l'article 2(1), il faudrait ajouter quelques mots à la définition du «fabricant» afin de lire:

«fabriquant» signifie une personne dont l'entreprise consiste à fabriquer des pneus de véhicules automobiles et comprend toute personne qui fait fabriquer pour elle-même des pneus de véhicules automobiles, sous un nom de marque.



## [Text]

The reason is to ensure that a purchaser of a private brand tire for use rather than resale will be able to identify himself in the registration system, as easily as the purchaser of a manufacturer's brand tire.

In the existing Clause 4(1) add words "safety of", so that it reads:

The Governor in Council may make regulations respecting the use of the national tire safety mark in relation to safety of motor vehicle tires and, ...

The reason is to limit the use of Bill S-8 and future regulations to deal only with safety considerations of tires.

• 2125

**Mr. McRae:** Point of order, Mr. Chairman. There is not much point in reading this unless you at least give us some explanation of why you feel these things are necessary. It would help, I think, because I am not sure why you want this.

**The Chairman:** Maybe we will have Mr. Graydon read that into the record. Then we can come back and you can question him on the article that he started. Mr. Graydon.

**Mr. Graydon:** That proposed amendment 4 (1) (e) be amended further so as to read:

require, as a condition of the use of the national tire safety mark by a manufacturer, that he establish and maintain, a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire manufactured by him from him, from a distributor or from any subsequent vendor for use rather than resale and who wishes to be identified may be identified.

Two reasons: (1) to require the registration system to record only the end user, that is the final purchaser rather than all purchasers in the distribution system; and the second reason: to make the end user responsible for voluntarily registering his tire purchase for purposes of defect notification.

Proposed amendment 4 (1) (f): delete—the reason, excessive government intervention. Proposed amendment 7 (1) (b) (ii): amend further in a similar manner to proposed amendment 4 (1) (e) and for the same reasons so as to read:

the importer establishes and maintains a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire imported by the importer from him or from any subsequent vendor for use rather than resale and who wishes to be identified, may be identified.

Proposed amendment 7 (1) (c): delete for the same reason as proposed amendment 4 (1) (f). Existing Clause 8 (1): delete the word "distributor" so as to read:

every person who, being a manufacturer or importer of a motor vehicle tire ...

## [Interpretation]

Nous voulons assurer ici que les vendeurs de marques privées de pneus d'automobiles gardent un système d'enregistrement identique à celui des fabricants.

Pour l'article 4(1), nous voudrions ajouter les mots «pour la sécurité de» afin de lire:

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi de la marque nationale de sécurité relative aux pneus pour la sécurité des pneus de véhicules automobiles et ...

Cette modification est destinée à limiter l'utilisation du Bill S-8 et des règlements connexes aux simples problèmes de sécurité que peuvent poser les pneus.

**M. McRae:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. A mon avis, il est inutile de lire ce texte si vous ne nous donnez pas quelques explications justifiant cet amendement.

**Le président:** Je vais demander à M. Graydon de le lire et vous pourrez ensuite lui poser des questions.

**M. Graydon:** Il est proposé que le projet d'amendement 4(1)e) soit modifié de la façon suivante:

exiger, pour qu'un fabricant puisse employer la marque nationale de sécurité relative aux pneus, qu'il établisse et maintienne un système de registres permettant d'identifier toute personne qui lui a acheté, ou a acheté à un distributeur ou à tout vendeur subséquent, un pneu de véhicule automobile qu'il a fabriqué, à condition que cette personne ait utilisé ce pneu et ne l'ait pas revendu.

Cet amendement se justifie par deux raisons: tout d'abord, il faut que le système de registres n'inscrive que le nom de l'utilisateur final, c'est-à-dire l'acheteur final et non pas tous les acheteurs intermédiaires; deuxièmement, il faut que l'utilisateur final soit responsable de l'enregistrement volontaire de son achat de pneus afin que tout défaut puisse être signalé.

Le projet d'amendement 4(1)f): supprimer «intervention excessive du gouvernement». Le projet d'amendement 7 (1) b) (ii) est modifié conformément au projet d'amendement 4(1) e), pour les mêmes raisons, et se lit comme suit:

si l'importateur établit et maintient un système de registres permettant d'identifier toute personne qui lui a acheté, ou a acheté à un distributeur ou à tout vendeur subséquent, un pneu de véhicule automobile qu'il a importé, pourvu que cette personne ait utilisé ce pneu et ne l'ait pas revendu.

Le projet d'amendement 7(1) c) consiste à supprimer certains termes pour les mêmes raisons que celle mentionnée pour le projet d'amendement 4 (1) f). Il est proposé de supprimer le terme «distributeur» de l'article 8 (1) actuel, lequel article se lirait donc comme suit:

Commet une infraction toute personne qui, étant fabricant ou importateur d'un pneu de véhicule automobile ...

[Texte]

and thereon unchanged until the end of the quote. The reason: no longer relevant.

Finally, existing Clause 8 (1) (a) and existing Clause 8 (1) (b): combine Clause 8 (1) (a) and Clause 8 (1) (b) to read:

(a) any person who purchased that tire from him, from a distributor, or from any subsequent vendor for use rather than resale and who wishes to be identified, may be identified.

Finally, delete clause 8 (1) (b). The reason: to be consistent with the other revisions and intended amendments.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Graydon. I believe Mr. McRae has some questions.

**Mr. McRae:** I can see the point of proposed amendment 2 (1); it makes some sense to me. You are just adding an outfit, we will say, like Canada Tire who has a manufacturer...

**Mr. Graydon:** Simpson-Sears.

**Mr. McRae:** Simpson-Sears, who has a manufacturer make the tires, but they are sold under that name.

**Mr. Graydon:** Imperial.

**Mr. McRae:** Why would you... No, I will not question that. I have not had time to go over the others.

**Mr. Watson:** I have a question.

**Mr. McRae:** All right, you go ahead and let me go over this.

**The Chairman:** Mr. Watson.

**Mr. Watson:** I am interested in finding out what kind of a follow-up system you people would propose as a back-up to the voluntary registration you are suggesting. To explain what I mean by that: do you have anything in the back of your minds which would allow the company to keep a check on just how many of these are coming in, in comparison with the number of tires being sold? I do not think it is possible. I quite agree that it is not possible to have a perfect system, but I think it is incumbent upon us... Either you are going to end up with a system, as proposed in this bill, which is not satisfactory, or you come up with something that is better than I think anyone has suggested up to now. If there was a proper follow-up, I would certainly buy the suggestion that we have a pretty well voluntary system. But with a follow-up in the sense that the company would be responsible for making sure that, if X number of tires are going out to the Niagara Peninsular and only a small percentage—let us say, 65 per cent instead of 95 per cent or 90 per cent—of these tires is being registered, then you would damn well find out what is wrong with the registration system, and find out who is not urging the ultimate consumer to fill in his forms. If there is not this built into your process, then frankly, I think I will just stick with the government bill. I think we would be better off with something in between. I agree with the first witness. Why should we have all these additional people being informed when it is conceivable, if the manufacturer wants, to have a follow-up system that would make sure that most of these voluntary things are done? We cannot have perfection but we can have much higher degree of compliance than you would have if there were no follow-up system, if it were simply left completely to the local dealer to toss the thing in the basket if he wished or did not encourage the buyer to fill in a form. If there was some follow-up that put a bit of pressure on these dealers to fill in, then, I think you could end up with

[Interprétation]

le reste du paragraphe n'est pas modifié. La suppression de ce terme s'impose puisqu'il n'est plus approprié.

Passons maintenant aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 8 actuel; il est proposé de combiner ces deux alinéas de la façon suivante:

a) à la personne qui lui a acheté ce pneu ou qui l'a acheté à un distributeur ou à tout acheteur sub séquent, et qui l'a utilisé et non pas revendu, et qui désire être identifié, peut être identifiée.

Il est finalement proposé de supprimer l'article 8 (1) b), en conformité avec les autres modifications précédentes.

**Le président:** Merci, monsieur Graydon. Je crois que M. McRae a quelques questions à poser.

**M. McRae:** A mon avis, le projet d'amendement 2 (1) est justifié puisque vous ajoutez simplement un niveau de vente, comme dans le cas de Canada Tire qui a un fabricant...

**M. Graydon:** Simpsons-Sears.

**M. McRae:** Simpson-Sears a son propre fabricant de pneus mais les vend sous ce nom.

**M. Graydon:** Imperial

**M. McRae:** Pourquoi—non je ne mettrai pas ce point en doute. Je n'ai pas eu le temps d'étudier les autres.

**M. Watson:** Je voudrais poser une question.

**M. McRae:** Allez-y, je reprendrai la parole ensuite.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Watson:** J'aimerais savoir quel système de contrôle vous proposer d'instaurer afin de renforcer la procédure d'enregistrement volontaire que vous suggérez. En d'autres termes, envisagez-vous d'instaurer un système qui permettrait à la société de savoir exactement combien de pneus sont entrés et combien ont été vendus? Ça me semble impossible. Certes, le système idéal n'existe pas, mais je pense qu'il nous appartient—De deux choses l'une: votre système sera insatisfaisant ou bien il sera meilleur que toutes les propositions qui ont été faites jusqu'à présent. S'il existait un système de contrôle adéquat, je serais d'accord avec un système d'enregistrement volontaire. Mais si c'est la société qui en est responsable, il se peut très bien que seulement 65 p. 100 au lieu de 95 p. 100 des pneus soient enregistrés. Ainsi, cela ne servira à rien. S'il n'y a pas cette garantie dans votre système, il faut que je m'en tienne au bill du gouvernement. Il serait préférable d'aller à mi-chemin. Je suis d'accord avec le premier témoin. Pourquoi s'occuper d'informer tous ces gens en plus lorsqu'il est possible, si le fabricant le veut bien, d'avoir un système qui permette de vérifier si toutes ces étapes volontaires sont suivies? Il est impossible d'avoir la perfection, mais on peut sûrement faire respecter les règlements d'avantage que si c'était simplement laisser au détaillant de jeter les cartes au panier ou de ne rien dire à leurs clients. S'il y avait un système de vérification qui forçait d'avantage les détaillants à remplir la carte, on pourrait avoir un système qui serait acceptable pour tout le monde. Vous avez des suggestions concernant un système de vérification?



[Text]

a system which would be acceptable to everyone. Do you have a follow-up proposal?

**The Chairman:** Mr. Graydon.

• 2130

**Mr. Graydon:** We do not have a follow-up proposal today because it would seem premature, but surely I can persuade you that because tire manufacturers have in the past voluntarily gone to great lengths to recall tires when necessary—voluntarily...

**Mr. Watson:** We are not talking about the recall. We are talking about the registration system.

**Mr. Graydon:** It is in their best interest to make the system work.

**Mr. Watson:** That is right. I agree.

**Mr. Graydon:** I would conceive that they would do everything possible to encourage dealers to publicize to consumers that it is in their own best interests to return the cards. Short of requiring by penalty an obligation in the act—I cannot say much more than that today.

**Mr. Watson:** I know. But I am sure that each of the companies that you represent have computer experts who would, if they were here before us as witnesses, would say: sure it is possible to develop this system or that system, which would give us a fairly close scrutiny of how many of these ultimate purchasers are sending in their cards. This would give us a chance to zero in on those dealers where, let us say, anything under 90 per cent compliance was not occurring. If the orders are out to all dealers to make sure that when the tire is sold that a card is filled in and a box is there in each dealer's office to receive these address cards, the dealer is at least responsible for sending them on to the company.

If there were a check-up system assuring that at least, let us say, 90 per cent of the tires sold are being registered,—and you people were checking on this, and I am certain it is feasible for you to do it—if you were able to tell us that this is what is planned, this could be done, then I would go along completely with what the distributor over here is saying, because it makes sense for you people to do it, not the government.

**Mr. Graydon:** It is not only feasible, it is desirable.

**Mr. Watson:** Yes. But you are not able to tell us that is what is proposed.

**Mr. Graydon:** I think we wanted to find out what kind of a system we would have to live with before we went to the next step. Today we come and we are not sure what kind of a system. With all due respect, your question is a little premature because at one point we were facing a mandatory system under which there would be no follow-up required. Now we are considering a voluntary system, as of the recent amendments within the past few days.

I would just like to assure you that if it is voluntary, it is in the best interest of the tire manufacturers and they would follow-up to determine the response they are getting. When you get right down to it, what kind of protection can you give to every consumer? The tire manufacturer or the retailer surely cannot be expected, whether it is toasters or tires, to have them fill out the card and put it in the mail for every product he buys.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Graydon.

**M. Graydon:** Nous n'avons pas de système de vérification actuellement parce que c'est peut-être un peu trop tôt. Mais je vous signale que, dans le passé, les fabricants ont toujours rappelé les pneus défectueux lorsque c'était nécessaire, qu'ils ont toujours pris les mesures qui s'imposaient, et ce volontairement...

**M. Watson:** Je ne parle pas de rappel. Je parle du système d'inscription.

**M. Graydon:** Il est dans l'intérêt des fabricants de le faire fonctionner.

**M. Watson:** Je suis d'accord avec vous.

**M. Graydon:** Je suppose qu'ils seraient prêts à faire tout leur possible pour encourager les détaillants d'informer leurs clients de la nécessité de remplir les cartes. Il est difficile de faire mieux, si ce n'est d'insérer une sanction dans la loi.

**M. Watson:** Je sais. Mais chacune des compagnies que vous représentez ont des analystes qui nous diraient, s'ils comparaissent devant nous ce soir, qu'il est possible d'avoir un système qui permette de vérifier avec passablement de précision si les clients renvoient les cartes de garantie. Il serait dès lors possible d'identifier les détaillants qui ne s'en tiennent pas aux directives 9 fois sur 10. Il suffirait d'ordonner à tous les détaillants de faire remplir la carte chaque fois qu'un pneu est vendu et de l'envoyer à l'endroit approprié; c'est le détaillant qui aurait la responsabilité d'envoyer la carte à la compagnie.

S'il y avait un système de vérification qui permettrait de déterminer qu'au moins 90 pour 100 des pneus qui sont vendus sont inscrits, et je suis certain que les gens que vous représentez sont capables de l'instaurer, et si seulement vous pouviez nous dire que vous envisagez un tel système, je serais prêt à me ranger de l'avis du distributeur qui se trouve ici, puisque c'est à vous d'agir en ce sens beaucoup plus qu'au gouvernement.

**M. Graydon:** Non seulement un tel système est-il possible, mais il est souhaitable.

**M. Watson:** Mais vous ne pouvez pas nous dire qu'il est prévu.

**M. Graydon:** Nous voulions voir quel système nous serait imposé avant de passer à l'étape suivante. Même aujourd'hui, nous ne sommes toujours pas sûrs de ce que sera ce système. En toute déférence, je dois vous dire que je trouve votre question prématurée, puisqu'à un moment donné il était question d'un système obligatoire sans vérification, et maintenant, il est questions d'un système volontaire avec l'introduction des derniers amendements.

Je puis vous dire que si le système était volontaire, il serait dans l'intérêt des fabricants de pneus de prendre les mesures appropriées et de voir quelles sont les réactions. Ce qu'il faut se demander, c'est quel genre de protection on peut donner à chaque consommateur. Le fabricant de pneu ou le détaillant qui vend les pneus, et c'est vrai de n'importe quel produit, ne peut pas forcer le consommateur à remplir une carte et à l'envoyer par la poste chaque fois.

[Texte]

**Mr. Watson:** That is what we are asking for here. If you do not do that, then, we end up with this Bill, which is far worse, is it not?

**Mr. Graydon:** Certainly.

• 2135

**Mr. Watson:** I am not asking for 100 per cent compliance. I am just asking for 20 per cent.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. McRae:**

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. I am just following exactly what Mr. Watson was saying. It seems to me that it is simple enough. In each tire you put an envelope containing a card with your company or whatever company's name and address on one side of the card and a stamp on it and on the other side the production number and a little place for a date, name and address. The dealer puts that card into the mail. The fellow does not carry the thing home. This should not be difficult and it should not be difficult to require him to do so. Now, if he does not do it, you check or somebody checks. It seems to me that that is all we are asking for. I see no point in the distributor having to keep massive records and so on. Is it not possible for you, at some point to cross check in some way or other when the thing comes in against sending that tire out? That should not be a very difficult problem.

**Mr. Graydon:** Not at all. We would do it. We would check it.

**Mr. McRae:** Yes. It seems to me we should go back and redraft it putting something simple like this in there. Otherwise, we will be here for 10 years. There are good distributors in my town's gas stations, people that are doing a good job. We do not want to see them in trouble. But we also want to make sure that somehow or other these cards get back in. I do not think you could leave sending the card back in to the individual. I think it should be done in the store. But that ought to be simple to do.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae.

**Mr. Mazankowski:**

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, I am quite amazed that Mr. Watson would want to put the onus of the responsibility on the dealer rather than on the ultimate user. Perhaps that is part of his philosophy in prescribing government by regulation rather than by persuasion. In the United States where there is a mandatory system, I am told that it only has a 25 to 30 per cent compliance rate. That has been brought out in evidence to date. When we go back to the effectiveness of the recall system, we see it really does not work all that well. So I think the onus is placed where it properly should be on the consumer. I think the consumer is the ultimate person who should be safety conscious. And, as Mr. Graydon has pointed out, the manufacturers are willing and quite anxious because it is in their best interest to ensure that defective tires do not get into the hands of consumers because I think, quite frankly, they would be held legally responsible if an automobile was involved in an accident and the responsibility was pinpointed to the tire. So it certainly is in their interest. That is one of the axioms of doing business and I think we have to accept that.

[Interprétation]

**M. Watson:** Mais c'est bien ce dont il est question ici. Si vous ne voulez pas le faire, c'est à ce moment-là qu'intervient le bill qui est bien pire. Vous n'êtes pas d'accord?

**M. Graydon:** Certainement.

**M. Watson:** Je ne demande pas qu'on s'y conforme à 100 p. 100. Je demande seulement 20 p. 100.

**Le président:** Merci.

**Monsieur McRae:**

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. Je me base exactement sur ce qu'a dit M. Watson. Cela me semble assez simple. Dans chaque pneu, vous mettez une enveloppe contenant une carte affranchie comportant le nom et l'adresse de la compagnie d'un côté, et de l'autre, le numéro du pneu et une case pour inscrire la date, un nom et une adresse. Le concessionnaire met la carte à la poste. Le client ne l'emporte pas chez lui. Cela ne devrait pas être difficile de lui ordonner de faire cela. Mais, s'il ne le fait pas, vous ou quelqu'un d'autre devrez vérifier. C'est tout ce que nous demandons, il me semble. Il n'y a aucune raison pour que le concessionnaire ait à maintenir de volumineux dossiers et ainsi de suite. Lorsque vous recevez la carte, ne pouvez-vous pas, à un moment donné faire une contre-vérification de la date où les pneus ont été livrés? Cela ne devrait pas être difficile.

**M. Graydon:** Pas du tout. Nous le ferions. Nous le vérifierions.

**M. McRae:** Oui. Je pense que nous devrions repenser le système en y insérant des choses simples comme cela. Autrement, dans dix ans, nous serons encore ici. Dans ma localité, il y a de bons concessionnaires, des postes d'essence et des gens qui font du bon travail. Nous ne voulons pas qu'ils soient en difficulté. Mais, d'une façon ou d'une autre, nous voulons nous assurer que ces cartes soient retournées. Je ne pense pas qu'on puisse laisser à chaque client la responsabilité de retourner les cartes. Je pense que cela devrait être fait par les détaillants. Mais cela devrait être facile à faire.

**Le président:** Merci, monsieur McRae.

**Monsieur Mazankowski:**

**M. Mazankowski:** Je suis surpris, monsieur le président, que M. Watson tienne à rejeter la responsabilité sur le concessionnaire plutôt que sur l'utilisateur. C'est peut-être sa philosophie de prescrire un gouvernement par règlement plutôt que par persuasion. Aux États-Unis, où le système est obligatoire, on me dit que le taux de renvoi n'est que de 25 à 30 p. 100. C'est ce qui a été démontré jusqu'à ce jour. Lorsqu'on examine l'efficacité des méthodes de rappel, on s'aperçoit que cela ne fonctionne pas très bien. Donc, je pense que la responsabilité repose sur qui elle devrait, le consommateur. Je pense que le consommateur est la personne qui devrait être consciente de la sécurité. Et, comme M. Graydon l'a fait remarquer, les fabricants sont de bonne volonté et très soucieux parce qu'il y va de leur intérêt de s'assurer que des pneus défectueux ne soient pas livrés aux consommateurs parce que, je le pense sincèrement, ils seraient responsables devant la loi, si une automobile était impliquée dans un accident à cause d'un pneu défectueux. Donc, c'est certainement à leur avantage. C'est l'un des principes des affaires, et je pense que nous devons l'accepter.



[Text]

I am wondering if Mr. Graydon might give us some background as to the history in respect to recalls and the information that my colleague, Mr. Kempling, has indicated that, because of the time lag, the manufacturers have been able to pinpoint any batch of defective tires. Have you had to go out into the field in order to pinpoint a defective tire to your knowledge? Have you been able to move in on them before they got into the hands of the consumer?

**The Chairman:** Mr. Graydon.

**Mr. Graydon:** Yes. It has been possible to retrieve tires within the system and, in some cases, tire recalls have never been made by some manufacturers to the consumer. In other cases where they have been made, they have been made voluntarily and effectively. That has not happened all that often and I do not have precise figures for every manufacturer with me tonight because they are rarities.

**Mr. Mazankowski:** Well what method would you engage in in trying to establish these tires being in the hands of the consumer? What sort of physical process would you go through?

**Mr. Graydon:** As proposed?

**Mr. Mazankowski:** No, as of now.

• 2140

**Mr. Graydon:** Most of the tires are caught within the distribution system before they get to the consumer.

**Mr. Mazankowski:** So it simply means that you would ...

**Mr. Graydon:** You would look in your own warehouse.

**Mr. Mazankowski:** ... your distributor. What way have you got of checking? You have a tire mould number ...

**Mr. Graydon:** The tires are produced with batch numbers or production numbers and if a defect is discovered or suspected then you trace the records to find where those tires are stored or have been shipped. If you do not have the details for some reason of every tire and its number, the manufacturers always flood the area in which they know those tire sizes have been sent. For instance, if there is a matter of some 500 or 1,000 tires being suspect and they did not have detailed records of every individual production number for every shipment but do know that all those tires covered three size ranges and were shipped down to the Maritimes, every Maritime dealer for that manufacturer and distributor would be notified to check their stocks and send the tires back.

**Mr. Mazankowski:** But you would have stock numbers by which you would be able to identify them ...

**Mr. Graydon:** Batch numbers.

**Mr. Mazankowski:** ... or batch numbers by which you would be in a position to identify those tires.

**Mr. Graydon:** The batch numbers will not identify each and every shipment to every dealer but between the combination of the batch number and the tire size the shipment can be traced. And if there is any doubt they just trace five times as big a volume to the area and call them all back.

[Interpretation]

Je me demande si M. Graydon pourrait nous donner un historique des rappels et des renseignements de mon collègue, M. Kempling, selon lesquels, les fabricants ont pu, à cause du retard, identifier chaque lot de pneus défectueux. Avez-vous dû aller sur les lieux pour identifier des pneus défectueux? Avez-vous pu le faire avant qu'ils soient livrés aux consommateurs?

**Le président:** Monsieur Graydon.

**M. Graydon:** Oui. Il a été possible de retirer des pneus grâce au système, et, dans certains cas, les fabricants n'ont jamais rappelé les pneus livrés aux consommateurs. Dans les cas où il y a eu rappel, ce fut fait volontairement et efficacement. Cela ne s'est produit très souvent. Je n'ai pas les chiffres précis pour chaque fabricant parce que c'est l'exception.

**M. Mazankowski:** Quelle méthode emploieriez-vous pour identifier les pneus défectueux qui ont été achetés par les consommateurs? Quel serait le processus?

**M. Graydon:** Comme proposé?

**M. Mazankowski:** Non, le processus actuel.

**M. Graydon:** La plupart des pneus sont récupérés dans le système de distribution, avant d'être vendus au consommateur.

**M. Mazankowski:** Cela signifie donc que vous vous contenteriez ...

**M. Graydon:** De regarder dans votre propre entrepôt.

**M. Mazankowski:** ... de regarder chez votre distributeur. Comment pourriez-vous vérifier? Vous avez un numéro de moule ...

**M. Graydon:** Les pneus sont produits avec des numéros de lot et, si un défaut est découvert, il est possible, en examinant les dossiers, de savoir où les pneus correspondant sont entreposés ou ont été expédiés. Cependant, s'il manque certains détails pour certains pneus, les fabricants inondent de publicité le secteur où les pneus correspondants ont été envoyés. Par exemple, si 500 ou 1,000 pneus sont suspects et que le fabricant n'a pas des dossiers détaillés de chaque numéro de production, pour chaque lot expédié, mais s'il sait que tous les pneus concernés appartiennent à trois tailles particulières et ont été expédiés dans les Maritimes, tous les vendeurs des Maritimes distribuant ce type de pneus seront informés; on leur demandera ainsi de vérifier leur stock et de renvoyer les pneus, s'ils en ont.

**M. Mazankowski:** Mais vous pourriez les identifier grâce au numéro de stock ...

**M. Graydon:** Numéro de lot.

**M. Mazankowski:** ... ou au numéro de lot.

**M. Graydon:** Les numéros de lot ne permettent pas d'identifier chacune des expéditions à chacun des vendeurs; par contre, en rapprochant le numéro de lot de la taille du pneu, il est possible de repérer l'expédition. S'il y a un doute quelconque, le fabricant rappellera un lot beaucoup plus important, si cela est nécessaire.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** What do you do with the tires then? What would happen to these tires after they were recalled?

**Mr. Graydon:** I have to say that I personally do not know but if they are defective or suspected to be they would never be put back out again.

**Mr. Mazankowski:** I presume they could be sold for a slow-moving vehicle. Does it vary from condition to condition?

**Mr. Graydon:** Depending on the situation.

**Mr. Mazankowski:** Would there be some sort of designation or mark on the tires that perhaps they could be sold for a slow-moving vehicle, a farm tire or something of that nature?

**Mr. Graydon:** Yes; that could be if it were a farm tire to begin with.

**Mr. Mazankowski:** How many recalls have the manufacturers which you represent been engaged in, say during the last five years?

**Mr. Graydon:** I do not have the precise number; very few.

**Mr. Mazankowski:** Very few. Does the national safety symbol cause any problems with your manufacturers in any way shape or form?

**Mr. Graydon:** No.

**Mr. Mazankowski:** On the prospect of any confusion as a result of tires which are imported and tires which are manufactured domestically, does that pose a problem at all as far as you are concerned?

**Mr. Graydon:** No, it does not pose a problem because we do not see the symbol as a consumer identification. It is in fact, to our way of thinking, a legal device.

**Mr. Mazankowski:** An administrative device. Mr. Campbell told us the other day that it was an administrative device.

**Mr. Graydon:** All right, administrative or legal device which would empower a central authority like the Ministry to control and enforce safety standards on all new tires. That is the purpose if it. It is not an advertising symbol. Therefore, what we are after, what we support, is the desirability to have the control of safety standards and have them enforced on all new tires made in Canada or imported into Canada. As long as that can be achieved, then whether or not the consumer becomes aware of some tires because they are imported or not have the safety symbol on them or do not, they will be certified; a declaration is not relevant.

**Mr. Mazankowski:** Under this bill do you foresee standards devised in Canada which might be higher than those in the United States or other countries from which we import?

**Mr. Graydon:** I would say that, under the bill, anything is possible, as far as devising standards is concerned. I could not answer that question. It could be: it would be up to the Ministry.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Que faites-vous alors de ces pneus qui ont été rappelés?

**M. Graydon:** Je dois dire que je n'en sais rien mais, s'ils sont défectueux ou si l'on croit qu'ils le sont, ils ne seront jamais remis en vente.

**M. Mazankowski:** Je suppose qu'ils pourraient être vendus pour des véhicules lents. Est-ce possible?

**M. Graydon:** Tout dépend de la situation.

**M. Mazankowski:** Est-il possible d'apposer certaines marques, aux pneus, afin de pouvoir les vendre à des véhicules lents tels que des véhicules agricoles?

**M. Graydon:** Oui, cela serait possible, à condition qu'il s'agisse, à l'origine, d'un pneu destiné à ce genre d'usage.

**M. Mazankowski:** Combien de campagnes de rappel ont effectué les fabricants que vous représentez, pendant les cinq dernières années?

**M. Graydon:** Très peu, mais je n'ai pas le chiffre exact.

**M. Mazankowski:** Ces fabricants envisagent-ils des problèmes quelconques avec le symbole de sécurité national?

**M. Graydon:** Non.

**M. Mazankowski:** Croient-ils qu'il y a un risque de confusion concernant les pneus importés et les pneus fabriqués au pays?

**M. Graydon:** Non, cela ne pose pas de problème car, pour nous, le symbole ne constitue pas un moyen d'identification pour les consommateurs, mais plutôt un procédé juridique.

**M. Mazankowski:** Un procédé administratif. C'est ce que M. Campbell nous a dit, l'autre jour.

**M. Graydon:** C'est cela. Il s'agit d'un procédé administratif ou juridique permettant à un organisme central, tel que le Ministère, de contrôler et de faire appliquer certaines normes de sécurité pour tous les nouveaux pneus. Ce n'est donc pas un symbole publicitaire. C'est pourquoi nous approuvons l'instauration d'un système de contrôle des normes de sécurité et son application à tous les nouveaux pneus fabriqués ou importés au Canada. Si ce système peut être mis en place, nous ne nous intéressons pas à la question de savoir si les consommateurs auront conscience du fait que certains pneus pourront ne pas porter la marque nationale, puisqu'ils sont importés.

**M. Mazankowski:** Pensez-vous que les normes instaurées dans le cadre de ce projet de loi puissent être plus élevées que celles des États-Unis ou d'autres pays dont nous importons des pneus?

**M. Graydon:** Je dois dire, que selon ce bill, n'importe quelle norme est possible. Je ne peux répondre à cette question. Cela dépendrait du ministère.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** But under the provisions of the bill, that proviso could in fact be brought forth, I understand.

**Mr. Graydon:** I would interpret the bill as permitting that.

**Mr. Mazankowski:** Then, of course, with regard to tires crossing the border, and notwithstanding the fact that a tire from the U.S. might meet U.S. safety standards, if Canadian standards were higher, then the manufacturers in the United States, in order to capture any portion of the business, would have to meet the Canadian standards. Is that correct?

**Mr. Graydon:** I would expect that.

**Mr. Mazankowski:** But they would not necessarily bear the "CT" symbol?

**Mr. Graydon:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** On the recording system—getting back to that for just one short question—how long would you, as a manufacturer, deem it necessary to keep a registration card on file, for a particular tire?

**Mr. Graydon:** For the expected life of the tire, plus a safety margin.

**Mr. Mazankowski:** That does not answer my question. I am asking how long. I do not know what the life of a tire is. The life of a tire, as you know, varies with the various grade or standard.

**Mr. Graydon:** But the tire manufacturers know the expected life of a tire and, I imagine, would set up the system to keep a record for as long as possible, plus a safety margin.

**Mr. Mazankowski:** For five years?

**Mr. Graydon:** It depends on the expected life of the tire.

**Mr. Mazankowski:** No, but there are various grades, and various types, and various types of use. Some people may drive 5,000 miles and some may drive 50,000 miles.

**Mr. Graydon:** I would say that we would estimate the maximum and perhaps add a considerable safety margin. You say five. If it seems to be five, they might keep them for ten.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Kempling:**

**Mr. Kempling:** Thank you, Mr. Chairman. Just before I question the witness...

**Mr. Watson:** Mr. Chairman...

**Mr. Kempling:** Mr. Gaston, this is for your benefit.

If we read the Senate hearings on this bill—and I would just like to read a very short paragraph here from it. It says:

Most of these studies indicate that tires and wheels are accountable—if even in related fashion—for only .5 per cent...

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Mais aux termes de ce bill, on pourrait y inclure cette condition.

**M. Graydon:** C'est mon interprétation du bill.

**M. Mazankowski:** Alors, évidemment, à l'égard des pneus importés, et nonobstant que le pneu fabriqué aux États-Unis rencontrerait les normes de sécurité américaine, si les normes canadiennes étaient plus rigoureuses, alors les fabricants des États-Unis, afin de saisir une partie du marché, devraient rencontrer les normes canadiennes, C'est juste?

**M. Graydon:** Je crois que c'est juste.

**M. Mazankowski:** Mais ils ne porteraient pas nécessairement le symbole «CT»?

**M. Graydon:** C'est juste.

**M. Mazankowski:** Encore une petite question sur le système d'enregistrement. En tant que fabricant, pendant combien longtemps, croyez-vous, serait-il nécessaire de garder une carte d'enregistrement dans vos dossiers pour un pneu particulier?

**M. Graydon:** Pour la vie anticipée du pneu, plus une marge de sécurité.

**M. Mazankowski:** Cela ne répond pas à ma question. Je demande combien longtemps. Je ne connais pas la vie anticipée d'un pneu. La vie d'un pneu, comme vous le savez, varie selon sa qualité et les normes appliquées.

**M. Graydon:** Mais les fabricants des pneus connaissent la vie anticipée d'un pneu, et je suppose, implanteraient un système permettant de maintenir le dossier aussi longtemps que possible, plus une marge de sécurité.

**M. Mazankowski:** Pour cinq ans?

**M. Graydon:** Cela dépendrait de la vie anticipée du pneu.

**M. Mazankowski:** Non, mais il y a différentes qualités, différents genres et différents usages quant aux pneus. Certaines personnes peuvent conduire pendant 5,000 milles, et d'autres pour 50,000 milles.

**M. Graydon:** Je crois qu'on estimerait la vie maximum, et que nous ajouterions une marge importante de sécurité. Vous dites cinq. Si cinq ans étaient vraisemblables, ils les garderaient sans doute pour dix ans.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**Monsieur Kempling:**

**M. Kempling:** Merci, monsieur le président. Avant d'interroger le témoin...

**M. Watson:** Monsieur le président...

**M. Kempling:** Monsieur Watson, ceci s'adresse à vous.

Je voudrais citer un court paragraphe des délibérations du Sénat sur ce bill.

La plupart de ces études indiquent que les pneus et les roues ne sont responsables—même indirectement—pour .5 p. 100...

[Texte]

that is only one half of 1 per cent

... to 2.5 per cent of all motor vehicle accidents. One per cent is the commonly accepted figure. The vast majority of these can be attributed to improperly inflated tires, mismatched tires, bald or worn tires, and in properly mounted tires ...

as per your comment there

... as opposed to faulty tires. Only a very small fraction of 1 per cent of all motor vehicle accidents may have been caused by defective tires.

And as Senator van Roggen put it:

We get down to an infinitesimal fraction of 1 per cent, a thousandth of one per cent of motor vehicle accidents that are likely to be affected one way or another by whether or not a recall system is in effect.

That is what we are talking about; and when we get off into these other areas here, it is rather nebulous.

Mr. Chairman, in going through this bill, and because I am somewhat familiar with tires and rims and equipment, which is the background of my business, and that is why I have an interest in it, I made a point of calling some of the manufacturers. For example, I called Firestone, because they happen to be in the area that I represent; not in my riding but in the general area.

I talked to them and went into visit them, and I found that, in fact, they had had one recall of tires in 20 years; and that was a matter of a batch of tires that were shipped to the Ford Motor Company and were mounted backwards on the rims. There was nothing wrong with the tires, they were not defective at all; they were mounted backwards, or back to front. So they were taken back, dismounted, new tires were put on and those other tires were scrapped. They were not put back on the market again because of the possibility of the bead seal breaking.

• 2150

So in my own mind I am convinced that the present system the manufacturers have with the time lag from the time a tire is produced until it gets into the distribution stream and eventually to the consumer, is quite adequate, bearing in mind the number of accidents that can be actually attributed to a defective tire as opposed to worn tires and everything else. I am sure, if you think about it, you are also aware of the fact that if you have an automobile you are going to trade it in. Suppose you buy four new tires. Now, who gets the automobile after you are finished with it? Who do they recall in fact? And what happens when a dealer sells the used car to another dealer? Who is responsible down the road? These factors all come into it.

I would like to ask the witness this question. In your suggested amendments here you made reference to Section 8. (1)(a) and (b). Would you expand on that a little bit and give us the benefit of your concern?

Mr. Graydon: Section 8. (1), as it exists, identifies:

[Interprétation]

C'est-à-dire un demi de 1 p. 100.

... à 2.5 p. 100 de tous les accidents d'automobile. On dit généralement 1 p. 100. On attribue la majorité de ces accidents à des pneus gonflés incorrectement, des pneus dissemblables, des pneus usés ou mal installés ...

C'est là l'objet de votre remarque

... plutôt qu'à des pneus défectueux. Seulement une très petite partie du 1 p. 100 de tous les accidents d'automobile sont dus à des pneus défectueux.

Et comme le disait le sénateur van Roggen:

Nous en arrivons à une fraction infime de 1 p. 100, un millièm de 1 p. 100 de tous les accidents de la route qui pourraient être évités d'une façon ou d'une autre par un système de rappel.

Voilà ce dont on discute; et quand nous entraîne dans d'autres domaines, cela devient très vague.

Monsieur le président, en examinant ce bill, et parce que je suis plutôt connaissant des pneus, des jantes et de l'équipement, c'est l'objet de mon entreprise, et la raison de mon intérêt, j'ai téléphoné à certains fabricants. Par exemple, j'ai appelé Firestone parce qu'ils sont situés dans la région que je représente; non pas dans ma circonscription mais dans la même région.

Je leur ai parlé et leur ai même rendu visite, et j'ai découvert qu'au fait ils n'ont eu qu'un rappel de pneu en vingt ans; et c'était au sujet d'un lot de pneus expédiés à la compagnie Ford et qui avaient été mal montés sur les jantes. Les pneus n'étaient pas du tout défectueux; ils avaient été montés à l'envers, ou sens devant-derrrière. Ils ont donc été retournés. Les pneus ont été enlevés et de nouveaux pneus substitués, et les pneus originaux ont été mis aux rebuts. Ils n'ont pas été remis sur le marché, à cause de la possibilité que le bourrelet soit brisé.

Par conséquent, pour ma part, je suis convaincu que le système actuel des fabricants, compte tenu du délai entre la production d'un pneu et sa distribution au consommateur est adéquat, compte tenu du nombre d'accidents qui peuvent être vraiment attribués à un pneu défectueux et non à des pneus usés ou à quelque chose d'autre. Je suis convaincu, si vous y réfléchissez que comme vous le savez, si vous avez une voiture, vous allez l'échanger. Supposons que vous achetiez quatre nouveaux pneus. Maintenant, demandez-vous qui achètera la voiture lorsque vous voudrez vous en débarrasser? Qui donc doit-on prévenir d'un rappel? Et que se passe-t-il lorsqu'un concessionnaire vend la voiture d'occasion à un autre concessionnaire? Qui est responsable à toutes ces différentes étapes? Ce sont tous des facteurs qui entrent en ligne de compte.

J'aimerais donc poser la question suivante au témoin. Dans vos amendements proposés, vous parlez de l'article 8(1)(a) et b). Voulez-vous nous donner de plus amples détails et nous expliquer votre raisonnement?

M. Graydon: L'article 8(1), tel qu'il est maintenant, identifie:



[Text]

8.(1) Every person who, being a manufacturer, distributor or importer of a motor vehicle tire ...

and so on, who fails to give notice, and so on, to:

(a) the person who purchased that tire from him,

In other words, the first purchaser. So the manufacturer and the distributor and the importer must inform, in the event of a tire recall, the first purchase. And that is all first purchasers, not those who voluntarily replied and said they wished to be identified, but all first purchasers, and any subsequent purchaser of whom he has a record. That begins to get into the voluntary part. But unless some consideration is given to amending the wording of that section, perhaps in the fashion we have suggested, you simply end up virtually having to notify everybody in the system.

**Mr. Kempling:** So what you are saying is that you are taking the recall system out in one section but you are putting it back in by leaving that in.

**Mr. Graydon:** That is correct.

**Mr. Kempling:** That is what I thought you were getting at, Mr. Chairman. So if we can amend that, we can really comply with the voluntary system of getting from a manufacturer to the consumer, leaving the distributor out and leaving this portion out. Okay.

We are nearly out of time but could we for a moment dwell on proposed amendment 4.(1)(e), where we are talking about the government imposing a recall system? I think when we had Dr. Campbell here he said that he would look at the existing system in the various manufacturers' establishments and assess it before they would impose any government-defined system. Have you any idea, through your association, what sort of system an importer of tires from offshore has at the present time for recording those tires?

I think perhaps we might be able to bridge this because, like you, I believe, from my investigation, that the manufacturer at the present time has an adequate system, and I am wondering what the importer has.

**Mr. Graydon:** This is a roundabout way of answering your question but the importer does not really matter because under the proposals we are suggesting, and in fact under the intent of the bill, the importer must establish, maintain a system, and notify. It must be done. So the concern, if there is any, surely is taken care of by this act.

**Mr. Kempling:** Yes.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling. Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** My question has been answered. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Like Mr. Watson here, assuming that these proposed amendments are reasonably satisfactory, it would seem to me—and I have noticed there were a couple of amendments where things appear to have been deleted in this particular clause of the bill. So, I cannot find them anyway.

[Interpretation]

8. (1) ... toute personne qui, étant fabricant, distributeur ou importateur d'un pneu de véhicule automobile ...

etc., qui omet de donner un avis, etc., jusqu'à:

(a) à la personne qui lui a acheté ce pneu.

En d'autres mots, le premier acheteur. Par conséquent, il est prévu que le fabricant, le distributeur ou l'importateur doit donner avis du rappel d'un pneu, au premier acheteur. Il s'agit donc de tous les premiers acheteurs et non seulement de ceux qui ont répondu volontairement et ont déclaré qu'ils désiraient être identifiés, mais de tous les premiers acheteurs, et de tout acheteur subséquent dûment enregistré. C'est là qu'on en vient à parler de l'aspect volontaire. A moins que l'on pense à modifier les termes de l'article, tel que nous le proposons, vous finissez par devoir prévenir tous et chacun dans le système.

**M. Kempling:** Vous dites donc que vous éliminez le système de rappel dans un article, mais que vous le rajoutez en laissant cette formulation.

**M. Graydon:** En effet.

**M. Kempling:** C'est justement ce à quoi vous vouliez en venir. Par conséquent, si nous pouvions amender cet article, nous pourrions en réalité appliquer le système volontaire en passant directement du fabricant au consommateur et en laissant tomber le distributeur. Très bien.

Nous n'avons presque plus de temps, mais pourrions-nous, un instant, nous arrêter à l'amendement proposé 4(1)e où il est question d'un système de rappel imposé par le gouvernement? Je crois que lorsque M. Campbell a comparu, il a déclaré qu'il examinerait le système actuel en vigueur dans les établissements des divers fabricants en vue de l'évaluer avant toute imposition d'un système gouvernemental. Savez-vous quel genre de système les importateurs de pneus, membres de votre association, utilisent à l'heure actuelle pour enregistrer ces pneus?

Je crois que nous pourrions peut-être régler la question car, comme vous, je crois, grâce à ma propre enquête, que le fabricant applique, à l'heure actuelle, un système adéquat, et je me demande ce que fait l'importateur.

**M. Graydon:** C'est sans doute une façon détournée de répondre à votre question, mais je dirais que l'importateur n'est pas important dans cette affaire, car en vertu des propositions que nous faisons, et à vrai dire, dans le cadre du présent bill, l'importateur doit établir et maintenir un tel système et donner avis. Il doit le faire. S'il y a une inquiétude, la loi y a déjà prévu remède.

**M. Kempling:** Oui.

**Le président:** Merci, monsieur Kempling. Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** On a déjà répondu à ma question. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci. Monsieur McRae.

**M. McRae:** Tout comme M. Watson, en supposant que les amendements proposés soient assez satisfaisants, il me semblerait—je dois dire que j'ai remarqué qu'il y a quelques amendements où l'on semble avoir rayé quelque chose dans cet article du bill. Je ne les trouve nulle part.

[Texte]

**Mr. Graydon:** May I speak to that?

• 2155

**Mr. McRae:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Graydon.

**Mr. Graydon:** I was referring to the amendments as proposed at the last time this Committee met.

**Mr. McRae:** Okay.

**Mr. Graydon:** And they both call for . . .

**Mr. McRae:** Deletion of those two clauses.

**The Chairman:** You are speaking about the government amendments that were brought forth?

**Mr. Graydon:** Yes, the proposed government amendments.

**Mr. McRae:** Yes. I really would like both ends to look at it, and suppose we were to make the end user responsible for—and leaves out the word “voluntarily”—registering his tire purchase for purposes of defect notification by causing his name and address to be affixed to a registration form supplied by the manufacturer, such form to be returned to the manufacturer by the end seller. Leave it at that particular point. It may have to be embellished somewhat. Now I will repeat that again: to make the end user responsible for—leave out the word “voluntarily”—registering his tire purchases for purposes of defect notification by causing his name and address to be affixed to a registration form supplied by the manufacturer, such form to be returned to the manufacturer by the end seller.

Is that creating a lot of trouble? There is something mandatory in there but it seems to me that if we are not creating a lot of trouble, then we should get a fairly large return at that particular point. Now, there may be other things that have to be added, but I am just throwing that out as a suggested amendment.

Would that amendment be acceptable to both parties in this concern, assuming that would be acceptable to the government—we are not sure of that either—but at this particular point it seems to me we should go away with something. We are obviously not going to deal with the bill tonight. So we should go away with something if we are going to assist this.

**Mr. Graydon:** I like what I think it says. I would like to see the words.

**Mr. McRae:** Yes. We can certainly write the words out. I will repeat it again: to make the end user responsible for registering his tire purchase for purposes of defect notification by causing his name and address—and you can put anything else in there you want—affixed to a registration form supplied by the manufacturer, such form to be returned to the manufacturer by the end seller. You might want to put in something in there about the stock number or the production number.

**Mr. Graydon:** I have no quarrel with the concept.

**Mr. McRae:** I was wondering how the dealers would feel about that particular concept.

[Interprétation]

**M. Graydon:** Puis-je prendre la parole?

**M. McRae:** Oui.

**Le président:** Monsieur Graydon.

**M. Graydon:** J'invoquais les amendements proposés lors de la dernière séance de ce comité.

**M. McRae:** D'accord.

**M. Graydon:** Ces deux amendements demandent . . .

**M. McRae:** La suppression de ces deux clauses.

**Le président:** Parlez-vous des amendements que le gouvernement a proposés?

**M. Graydon:** Oui, c'est cela.

**M. McRae:** Oui. J'aimerais que l'on envisage la question sous ces deux aspects. Supposons que le dernier utilisateur soit responsable—on supprimerait alors les mots «volontairement»—en consignait l'achat de son pneu et en inscrivant son nom et adresse sur un formulaire fourni par le fabricant afin d'avoir une attestation écrite en cas de défaut. Ces formulaires seraient renvoyés au fabricant par le dernier vendeur. Restons-en là. Nous devrions peut-être figurer cette définition. Je vais répéter: rendre le dernier utilisateur responsable de—et supprimer le mot «volontairement»—en consignait l'achat de son pneu et en inscrivant son nom et adresse sur un formulaire fourni par le fabricant afin d'avoir une attestation écrite en cas de défaut. Ces formulaires seraient renvoyés au fabricant par le dernier vendeur.

Est-ce que cela pose trop de problèmes? Une telle instruction me semble assez impérative, mais il me semble que si nous ne créons pas de problèmes, nous devrions en être largement récompensés. Il est sûrement possible d'ajouter certaines choses, mais ma suggestion d'amendement s'arrêtera là.

Est-ce que les deux parties concernées jugent cet amendement acceptable, en admettant que le gouvernement le déclare acceptable—et nous n'en sommes pas sûrs—je crois que nous devrions au moins décider de quelque chose. Il est évident que nous ne disposerons pas du projet de loi ce soir. Il nous faudrait donc nous décider sur quelque chose.

**M. Graydon:** Je suis d'accord avec ce que je crois comprendre, mais j'aimerais connaître l'énoncé exact.

**M. McRae:** Oui, nous pouvons certainement vous répéter l'énoncé de cet amendement. Le voici. Rendre le dernier utilisateur responsable en consignait l'achat de son pneu en inscrivant son nom et adresse—et vous pouvez écrire ce que vous voulez—sur un formulaire fourni par le fabricant afin d'avoir une attestation écrite en cas de défaut. Ces formulaires seraient renvoyés au fabricant par le dernier vendeur. Vous aimeriez peut-être ajouter quelque chose à propos du chiffre de série ou du chiffre de production.

**M. Graydon:** Je n'ai pas d'objection à faire à propos du concept.

**M. McRae:** Je me demande ce qu'en penseraient les détaillants.



[Text]

**Mr. Watson:** Mr. Chairman, I want to ask a question to Mr. Mazankowski.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Watson.

**Mr. Watson:** If the Committee will agree, I would like to ask a question, through you, to Mr. Mazankowski. I just would like to know what problem he sees in having a standardized form with a tear-off section at the bottom that would be filled in each time a tire is sold and the dealer just simply would have some responsibility at least for putting it in a box and sending it? He would not have to keep a registration system. All he would have to do is tear off a slip, make sure the name was down twice, tear off the slip and send it in. If that dealer were not sending in, let us say, less than 90 per cent of the tires he was selling, then somebody would check up on him.

**The Chairman:** Order, please. Order.

**Mr. Mazankowski:** And have government inspectors come in and check his records?

**Mr. Watson:** Oh no, no.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Mazankowski.

**Mr. Watson:** It would be up to the company to handle this, not the government. The company would verify this and it would be to its advantage to do it because if there is a tire recall, and people have accidents that can be attributable to these tire defects, then that company is legally responsible for damages. So it is to the companies' advantage to have a system like this. I do not think there is any cause for us to be arguing with each other.

**Mr. Mazankowski:** I was not arguing. I was making an observation, differences in philosophy between you and I.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson. There are at the moment some government officials who are taking very good note of what was said this evening by our witnesses and by the members. We have a representative from Michelin Tires with us this evening, as you know, and he is not a member of the Association but has expressed a desire to make a few comments before the Committee. If you would like to hear a brief comment from Mr. Derick Frost who is a resident engineer with the company, I am in the hands of the Committee.

Mr. Mazankowski.

• 2200

**Mr. Mazankowski:** The gentlemen are here, and quite frankly I think we should hear them now that they are here. Perhaps tomorrow we can go into clause-by-clause study.

**The Chairman:** Yes. I would like to thank Mr. Graydon for his comments and information. Now we will hear Mr. Derick Frost, Resident Engineer with Michelin Tires Canada Limited.

**Mr. Derick Frost (Resident Engineer, Michelin Tires Canada Limited):** Thank you, Mr. Chairman, and members of the Committee.

Our differences with the bill follow a slightly different tack to those you have been hearing so far. We subscribe to the basic principle of safety on the road, and nobody obviously is going to come before the Committee and say anything different. However, we do feel that since about 1891 we have been serving those interests fairly well.

[Interpretation]

**M. Watson:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Mazankowski.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Watson.

**M. Watson:** Si les membres du Comité sont d'accord, j'aimerais poser une question à M. Mazankowski. J'aimerais savoir quel problème entraînerait, d'après lui, l'utilisation d'un formulaire uniforme dont on pourrait détacher la partie inférieure. Celle-ci serait remplie chaque fois qu'un pneu serait vendu et il appartiendrait au détaillant de la mettre dans une boîte et de l'envoyer. Il n'aurait pas besoin d'avoir un système de registre. Il n'aurait qu'à détacher une partie du formulaire en s'assurant que le nom est inscrit deux fois avant de l'envoyer. Si ce détaillant négligeait de l'envoyer pour, disons, 90 p. 100 des pneus qu'il vend, quelqu'un viendrait alors contrôler ses ventes.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. A l'ordre.

**M. Mazankowski:** Et des inspecteurs du gouvernement viendraient vérifier ce registre?

**M. Watson:** Oh non, non.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski.

**M. Watson:** Ce serait la société qui devrait contrôler, et non pas le gouvernement. La société aurait à vérifier ce qu'il en est, et cela serait à son avantage parce que dans le cas d'un rappel de pneus et dans le cas d'accidents qui peuvent être imputés à des pneus défectueux, c'est la société qui serait légalement responsable des dommages. Les sociétés ont donc tout avantage à disposer d'un système comme celui-ci. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de nous quereller là-dessus.

**M. Mazankowski:** Je ne me querellais avec personne. Je me contentais de souligner certaines différences de méthodes entre vous et moi.

**Le président:** Merci, monsieur Watson. Des fonctionnaires prennent bonne note de ce que nos témoins et les membres de ce comité ont dit ce soir. Nous avons parmi nous un représentant des pneus Michelin, comme vous le savez. Il ne fait pas partie de l'Association, mais il a exprimé le désir de faire certaines remarques devant le Comité. Si vous voulez connaître l'avis de M. Derick Frost, ingénieur auprès de l'entreprise, je suis disposé à lui donner la parole.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Ces messieurs sont là et, honnêtement, je pense que nous ferions mieux de les entendre maintenant qu'ils sont présents. Demain, nous pourrions peut-être passer à une étude détaillée de chaque article.

**Le président:** Oui. J'aimerais remercier M. Graydon pour ses observations et les renseignements qu'il nous a fournis. Passons maintenant la parole à M. Derick Frost, ingénieur résident auprès de Michelin Tires Canada Limited.

**M. Derick Frost (ingénieur résident, Michelin Tires Canada Limited):** Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs du Comité.

Les défauts que nous trouvons au projet de loi sont de nature légèrement différente que ceux que l'on vous a exposés jusqu'à présent. Nous souscrivons au principe fondamental de sécurité sur la route, et il est évident que nul n'osera se présenter devant ce comité en affirmant le contraire. Toutefois, nous pensons que, depuis 1891, nous satisfaisons assez bien à ces normes de sécurité.

## [Texte]

In the previous letter we wrote to the Committee, our contribution was kept fairly calm because we did think we would have the opportunity to speak before the Committee. However, that opportunity did not present itself, which caused us to write this second missive, of which I believe most of you have a copy, in order to reiterate some of our points and to try to reinforce those points verbally.

We still maintain our previously stated position regarding the definition of safety standards. I will not read my missive fully in the interests of time. But the main point here is that we believe the words "design and construction" should not appear in a bill such as this. Design and construction is our affair as manufacturers. On the admission of the Department of Transport they have no intention of interfering with design and construction. So I would ask that the words "design and construction" be deleted since they are obviously not necessary.

We feel it is important that the bill be as specific as possible in this area, and in the note we have before you we do in fact suggest a different definition of safety standards. In that definition of safety standards we use the expression "marking requirements". By this we mean labelling requirements, that is, markings on the sidewall of the tire.

On the subject of the national tire safety mark, we feel quite flatly that such a mark is totally unnecessary. The DOT number that is already on tires—there is in fact an illustration of the DOT number included with the papers we handed out, a thing that looks something like this—this number appears on all tires and is already a requirement. At least a substantial part of it is already a requirement on tires sold in Canada for original equipment purposes, subject to the Canadian Motor Vehicle Safety Standards 109. We feel that this would fulfil whatever administrative and nonsafety related function is described by Dr. Campbell.

In our opinion the single DOT, which is already on all tires—as I say, all tires supplied for original equipment, that is—could substitute very well for the national tire safety mark. Then the safety standards thing would just become an extension of 109, a relatively straightforward thing.

Also moulded on a tire is a considerable additional amount of information which is shown both on the diagram and with the photographs we have supplied. We feel strongly that these considerable data, actually moulded on the tire, are entirely sufficient to meet the stated objectives of this bill. And I do not think we should forget what the stated objectives of the bill are, that is, to promote tire safety. We have gone off at considerable length tonight about the administrative system for recall of tires and so forth, but the basic premise of the bill is to promote tire safety, and therefore we do not consider that (T contributes anything towards that end.

## [Interprétation]

Dans la lettre que nous avons antérieurement écrite au Comité, nous nous sommes contentés d'exposer les choses modérément, en pensant que nous aurions l'occasion d'exprimer notre avis de vive voix devant le Comité. Toutefois, cette occasion ne s'est pas présentée, ce qui nous a amené à écrire cette deuxième lettre, dont la plupart d'entre vous ont, si je ne m'abuse, un exemplaire. Nous voulions ainsi répéter certaines de nos idées et les renforcer par une présentation orale.

Nous continuons de maintenir la position que nous avons énoncée en ce qui concerne la définition des normes de sécurité. Afin d'épargner du temps, je ne lirai pas toute ma lettre. Mais disons essentiellement que nous pensons que les mots «conception et construction» ne devraient pas figurer sur un projet de loi tel que celui-ci. La conception et la construction sont de notre ressort, nous les fabricants. Le ministère des Transports a lui-même admis qu'il n'a pas l'intention de s'occuper de la conception et de la construction. J'aimerais donc que les mots «conception et construction» soient supprimés puisque, selon toute évidence, ils ne sont pas nécessaires.

Nous pensons qu'il est important que le projet de loi soit aussi précis que possible dans ce domaine et, dans la note que nous vous avons fait parvenir, nous proposons en fait une définition différente des normes de sécurité. Dans cette définition, nous nous servons de l'expression «exigences quant aux marques.» Nous entendons par cela, les exigences d'étiquetage, c'est-à-dire les signes sur les côtés du pneu.

Au sujet de la marque nationale de sécurité relative aux pneus, nous pensons simplement qu'elle est absolument inutile. Le numéro du MDT qui est déjà sur les pneus—il y a, en fait, un exemple du numéro du MDT dans les documents que nous vous avons distribués, numéro qui ressemble à ceci—ce numéro figure sur tous les pneus et est déjà exigé. Il y en a du moins une bonne partie qui est déjà exigée sur les pneus vendus au Canada pour servir de pièce originale, et ce, aux termes de la norme canadienne de sécurité des véhicules automobiles numéro 109. Nous pensons que cela satisferait à n'importe quelle nécessité administrative et sécuritaire décrite par M. Campbell.

Selon nous, le numéro du MDT, qui figure déjà sur tous les pneus—comme je le dis, il s'agit de tous les pneus fournis pour faire partie de l'équipement original—pourrait très bien, à lui seul, remplacer la marque nationale de sécurité relative aux pneus. Dans ce cas, les normes de sécurité en question constitueraient simplement un prolongement de la norme 109 chose, somme toute, assez simple.

En outre, rappelons que chaque pneu porte en relief un bon nombre de renseignements supplémentaires que vous pouvez voir tant sur le diagramme que sur les photographies que nous vous avons fournies. Nous pensons sérieusement que ces données nombreuses, pour ainsi dire sculptées dans le pneu, sont amplement suffisantes en vue de satisfaire aux objectifs de ce projet de loi. N'oublions pas les objectifs du bill, à savoir l'établissement de normes de sécurité pour les pneus. On a décrit en détail, ce soir, un système administratif pour le rappel de pneus et ainsi de suite, mais le point final du bill est d'établir des normes de sécurité. Nous ne sommes pas d'avis que l'adoption du symbole nous aiderait à arriver à cette fin.



[Text]

• 2205

Coming back to the "Search, Seizure and Forfeiture" part of the bill, we reiterate again that the bill allows too great a freedom of search. Our concern is not only to protect our own business methods and techniques—and I know we have something of a reputation in that area—but to ensure that the inspector's terms of reference are well defined and properly constrained, that is, limited to actual safety-related problems.

It is quite important that we keep officialdom to mind its own business at all levels. They should not be given any terms of reference beyond their proper job.

We feel that the right to search and seizure, et cetera, should only be available in the event of an actual safety-related problem which would follow the advice of a defect or the identification of a field problem by the Ministry personnel; thus, in that respect we propose an amended version relative to the inspector's function.

I would close very, very quickly by saying, gentlemen, the proof of a tire is on the highway. No amount of sidewall markings or labelling, which are more and more constraining to no useful purpose, will add to the quality of the tire, the guarantee of which is the integrity and the skill of the manufacturer of that tire. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Frost. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, may I ask the witness with respect to his reservation about the definition of safety standards, the previous witness suggested an amendment to Clause 4(1) which would insert the word "safety" into the area in which the Governor in Council may make regulations. He has suggested that Clause 4(1) should be amended to read:

The Governor in Council may make regulations respecting the use of the national tire safety mark in relation to safety of motor vehicle tires and...

He has inserted the word "safety of" motor vehicle tires, which it seems to me might go some way in minimizing the reservation which you may have with respect to the definition of safety standards. Do you think that that would satisfy?

**Mr. Frost:** Not really, no, because as I said, the design and construction of the tire—unless I have missed your point—the design and the construction of the tire is an engineering thing. The Ministry would concern itself with labelling only and the establishing of certain performance parameters which are entirely their province, of course; but how a manufacturer meets those requirements is essentially the business of the manufacturer.

**Mr. Mazankowski:** This would limit the Governor in Council to prescribing regulations. It would limit the Governor in Council to prescribing regulations with respect to safety standards only and not with respect to design or construction, as I read the intent of that particular amendment.

**Mr. Frost:** No. I think I understand you well, but I really cannot see why those particular words should exist in the wordage of the safety standard definition even as amended—as I say, if I understand you correctly.

[Interpretation]

Revenons à la partie du bill qui traite de la «Perquisition, saisie et confiscation». Nous voulons vous dire, encore une fois, que le bill propose des pouvoirs de perquisition beaucoup trop vastes. Nous ne cherchons pas seulement à protéger notre propre méthode et technique, au sujet desquelles nous avons déjà une réputation dans le monde des affaires, mais nous voulons nous assurer que les pouvoirs des inspecteurs seront bien délimités, pour qu'ils se rapportent uniquement aux problèmes de sécurité.

Il est très important que des fonctionnaires n'interviennent pas trop, peu importe le niveau. On ne devrait pas leur donner plus de pouvoir qu'il ne leur faut.

Nous sommes d'avis que l'on devrait pouvoir se servir des droits de perquisition et de saisie seulement lorsqu'il est question d'un problème de sécurité résultant d'un pneu défectueux ou lorsque le Ministère précise la nature du problème. Nous proposons donc qu'une modification soit apportée au sujet des pouvoirs des inspecteurs.

En terminant, je vous ferai remarquer, messieurs, qu'un pneu est mis à l'épreuve sur la route. Aucun étiquette ou décoration inutile ne peut ajouter à la qualité du produit. C'est l'intégrité et la compétence technique du fabricant qui garantissent la qualité du produit. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Frost. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'ai une question à poser au témoin concernant ses réserves au sujet de la définition des normes de sécurité. Le témoin précédent a proposé que l'article 4(1) soit modifié pour que le mot «sécurité» soit ajouté à l'alinéa où il est question des règlements qui peuvent être adoptés par le gouverneur en conseil. Il est proposé que l'article 4(1) soit modifié de la façon suivante:

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi de la marque nationale de sécurité relative à la sécurité des pneus pour les pneus de véhicules automobiles et...

Il ajoute les mots «à la sécurité des», lesquels auraient comme effet de minimiser les raisons pour lesquelles vous avez des réserves au sujet de la définition des normes de sécurité. Pensez-vous que cette modification sera suffisante?

**M. Frost:** Pas vraiment, à moins que je n'aie pas bien compris ce que vous vouliez dire. Le dessin et la construction d'un pneu est une question du génie mécanique. Le Ministère s'occuperait de l'étiquetage et de l'établissement de certaines normes de rendement, lesquelles responsabilités lui reviennent. Mais c'est au fabricant de trouver un moyen de satisfaire aux exigences établies par le gouvernement.

**M. Mazankowski:** Cela limiterait donc le pouvoir du gouverneur en conseil de faire des règlements, seulement lorsqu'il s'agit de la sécurité. Le dessin ou la construction d'un pneu ne seraient pas visés, si je comprends bien l'intention de l'amendement.

**M. Frost:** Non. Je crois vous comprendre, mais je vois mal pourquoi ces mots particuliers devraient s'appliquer à la définition des normes de sécurité, même s'il s'agit d'un amendement.

[Texte]

**Mr. Kempling:** You are speaking of Clause 2(1) now, that is your point.

**Mr. Mazankowski:** He is referring to Clause 2(1) and I am asking him whether the amendment that was prescribed by the previous witness might not go some distance in giving precisely what we are asking for in this particular brief. I gained the impression that it would because the Clause 4(1) is pretty wide open right now and if we hinge the thrust of that particular clause on the subject of safety, it seems to me that that might very well do in effect the same thing.

**Mr. Frost:** Without seeing the precise amendment in writing it is a bit difficult to follow that through to the degree you want.

• 2210

**Mr. Mazankowski:** Your major concern is that under the bill as it is presently constituted your fear is that the Governor in Council might in fact prescribe regulations having to do with design and construction that might effect your very unique...

**Mr. Frost:** No, I do not think...

**Mr. Mazankowski:** ... type of manufacturing that you have incorporated into your tire.

**Mr. Frost:** No, without making it a particular Michelin thing which is not what we really want to do. We feel very flatly that the bill should only allow people to write regulations about things that concern the bill directly, and design and construction of the tire, as we would define those terms, is not in that area.

**Mr. Mazankowski:** Surely you are not concerned that this would inhibit the future development of new concepts and new designs, are you?

**Mr. Frost:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** You are?

**Mr. Frost:** Quite considerable. Certainly.

**Mr. Mazankowski:** The major factor of consideration here is safety, and irrespective of the concept and the design, if the tire was proven to be safe I think the bill would be overextending itself if it became dictatorial in terms of determining what type of tire design is right and what is not. As long as a tire is safe, it seems to me that is the whole thrust and the whole philosophy behind this bill.

**Mr. Frost:** I agree if in fact that was the only parameter to consider, but someone could conceivably be prevented from designing a safer tire by some restriction that was inserted in 1976 when the man is trying to design a tire in 1982, and this is what one has to consider. We are not standing still. Hopefully we are progressing, and to meet the safety requirement aspect you meet a performance standard. Nobody argues with that at all. The argument is that there should be no facility for interference in design and construction. So, my basic proposal is the same as it was to begin with. The words design and construction should not appear.

**Mr. Mazankowski:** You must have some reason for expressing this fear. Has something like this happened in other countries? You are in the international marketplace.

[Interprétation]

**M. Kempling:** Maintenant vous parlez de l'article 2(1).

**M. Mazankowski:** Il se rapporte à l'article 2(1), et je lui demande si l'amendement proposé par le témoin précédent n'accomplirait pas justement ce qu'on demande dans ce memorandum. Je croyais que si, car l'article 4(1) est très général; ainsi, si nous insistions ici davantage sur l'aspect de la sécurité, il me semble que cela reviendrait pratiquement au même.

**M. Frost:** Il m'est difficile de vous donner une réponse précise étant donné que je n'ai pas l'amendement par écrit.

**M. Mazankowski:** En fait, vous craignez que le bill, dans sa forme actuelle, autorise le gouverneur en conseil à établir des règlements relatifs à la conception et à la construction des pneus, ce qui pourrait affecter votre...

**M. Frost:** Non...

**M. Mazankowski:** ... mode de fabrication de pneus, unique en son genre.

**M. Frost:** Non, pas du tout. Nous estimons tout simplement que le bill devrait autoriser certaines personnes à établir des règlements portant uniquement sur ce qui relève directement de la Loi et, à notre avis, la conception et la fabrication du pneu n'en relèvent pas.

**M. Mazankowski:** Vous ne pensez donc pas que cela mettrait un frein à de nouveaux projets de conception et de fabrication de pneus?

**M. Frost:** Si.

**M. Mazankowski:** Ah bon!

**M. Frost:** Bien sûr que si.

**M. Mazankowski:** Notre préoccupation principale est la sécurité, indépendamment de la conception. S'il est prouvé que le pneu est sûr, je pense que le bill outrepasserait son champ d'action en imposant des règlements dictatoriaux sur le type de conception applicable. La sécurité du pneu est l'objectif essentiel de ce bill.

**M. Frost:** Je suis d'accord avec vous en absolu mais il se peut qu'en 1982, un fabricant se voit interdire la conception d'un pneu plus sûr en raison de certaines restrictions imposées en 1976. Notre industrie est un secteur en évolution permanente. Afin de répondre à certaines exigences de sécurité, nous devons établir certaines normes de performance. Tout le monde est d'accord là-dessus. Cependant, nous estimons qu'il ne devrait y avoir aucune intervention dans la conception et la fabrication du pneu. J'en reviens donc à ce que je disais au début, à savoir que les termes de conception et de construction devraient être supprimés.

**M. Mazankowski:** Vous avez certainement des raisons de craindre cela. Certaines expériences, dans des pays étrangers, ont-elles renforcé vos soupçons? Vous devez le savoir puisque vous opérez sur la scène internationale.



[Text]

**Mr. Frost:** No, not that I can quote. Certainly not.

**Mr. Kempling:** In the United States it has.

**Mr. Frost:** I do not have a specific example, but an area where interference in the design and construction through legislation has occurred is in the commercial motor vehicle. For instance, it is no longer designed by engineers, it is designed by people who write the legislation for vehicles to pass over the highway. There is a good example of the product fitting the legislation and not fitting the normal design parameters, or the ordinary passenger car, for that matter.

**Mr. Mazankowski:** I must say that I am somewhat confused by your point because it seems to me that irrespective of the design and the construction of a given tire, if it is considered in the eyes of the inspectors under the provisions of this bill as being a safe tire, it is a safe tire whether it is a new concept, an old or a present concept.

**Mr. Frost:** Oh, I agree. I agree. I absolutely agree, because the tire would then have met the performance parameters. This amendment, as we suggest it, enables that to be established without any mention of the words design or construction. It is quite a simple proposal.

**Mr. Mazankowski:** Of course, safety is safety.

• 2215

**Mr. Frost:** Put the thing in the reverse direction. Why does the Ministry require the facility to legislate, if that is the right word, the design and construction of a tire?

**Mr. Mazankowski:** Safety is safety. If, in the view of the inspectors, they find that construction of the tire is part of the problem, then construction should deal with it.

**Mr. Frost:** No, that is not the way it is at all. They say that that particular tire—make of tire, type of tire, or whatever—does not meet the safety standards; therefore, you cannot sell it.

**Mr. Mazankowski:** Whether you read it frontwards or backwards, I guess.

**Mr. Frost:** The words "design" and "construction" are very plain, simple, old-fashioned terms. I do not think it falls within the parameters of the Ministry to dictate upon that. I think they should concern themselves with the safety parameters, as we have already said.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Kempling.**

**Mr. Kempling:** Thank you, Mr. Chairman.

You have two concerns, as I see it here. One is this Clause 2.(1), where we are talking about safety standards. This is the definitions or the interpretation section of the bill, where it says:

"safety standards" means standards regulating the design, construction or functioning of motor vehicle tires for the purpose of protecting persons against personal injury, impairment of health or death;

As I understand it, Mr. Chairman to the witness, Mr. Frost, the other tire manufacturers in Canada met with the department, and the safety standards that were set up or agreed to were virtually the industry's standards. That is my understanding of how these standards came about. They were not imposed upon the industry by the department. In fact, they were recommendations worked out in co-operation with the Department of Transport.

[Interpretation]

**M. Frost:** Non, je ne pense pas.

**M. Kempling:** Cela a été le cas aux États-Unis.

**M. Frost:** Je ne puis vous citer d'exemple particulier mais j'aimerais vous signaler que des lois ont permis certaines interventions dans la conception et la construction des véhicules commerciaux. Ainsi, ces véhicules ne sont plus conçus par des ingénieurs mais plutôt par ceux qui réglementent les véhicules autorisés à emprunter les autoroutes. L'automobile privée est un exemple parfait du produit adapté à la loi mais non aux normes de conception reconnues.

**M. Mazankowski:** Je ne vous suis pas très bien car, à mon avis, quelle que soit la conception ou la fabrication d'un pneu, s'il est considéré par les inspecteurs comme étant un pneu sûr, conformément aux dispositions de ce bill, peu m'importe que sa conception soit nouvelle, ancienne ou moderne.

**M. Frost:** D'accord, mais il faudra que le pneu réponde à certaines exigences en matière de performance. À notre avis, cet amendement permettrait d'établir de telles normes sans qu'il soit besoin d'employer les termes conception ou fabrication. Ce n'est qu'une proposition.

**M. Mazankowski:** Évidemment, la sécurité prime.

**M. Frost:** Examinez le sens opposé. Pourquoi le Ministère doit-il avoir la possibilité de légiférer, si c'est le mot juste, la forme et la construction d'un pneu?

**M. Mazankowski:** La sécurité doit primer. Si les inspecteurs croient que la construction du pneu est cause du problème, c'est là qu'on doit le traiter.

**M. Frost:** Non, mais ce n'est pas du tout la façon que cela se passe. Ils disent que tel pneu—marque de pneu, genre, etc.—ne rencontre pas les normes de sécurité; donc, il ne peut être vendu.

**M. Mazankowski:** On l'interprète d'une façon ou de l'autre, je suppose.

**M. Frost:** Les mots «conception» et «construction» sont de bons anciens termes. Je ne crois pas que ce soit de la compétence du Ministère de faire la leçon à ce sujet. Je crois qu'il devrait s'occuper seulement des normes de sécurité, comme nous l'avons déjà suggéré.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**Monsieur Kempling.**

**M. Kempling:** Merci, monsieur le président.

Il me semble que vous avez deux préoccupations. D'abord, il y a l'article 2(1), à l'égard des normes de sécurité, c'est-à-dire dans la partie donnant les définitions ou l'interprétation du bill, où l'on cite:

«normes de sécurité» désigne les normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement des pneus de véhicule automobile aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort;

Si j'ai bien compris monsieur Frost, monsieur le président, les autres fabricants de pneus au Canada auraient rencontré les fonctionnaires du Ministère, et les normes de sécurité adoptées seraient actuellement les normes de l'industrie. Je crois que c'est ainsi que l'on a établi les normes. Elles n'ont pas été imposées à l'industrie par le Ministère. Au fait, elles faisaient l'objet de recommandations établies en collaboration avec le ministère des Transports.

[Texte]

**Mr. Frost:** Quite so.

**Mr. Kempling:** They said, this is the minimum standard. We are talking here about a minimum standard, and I do not see how that would preclude you from designing something superior to that at any future date.

**Mr. Frost:** Absolutely; it would not.

**Mr. Kempling:** We move from the interpretation section into a suggested amendment to Clause 4(1). What we are talking about in Clause 4(1) is:

The Governor in Council may make regulations respecting the use of the national tire safety mark in relation to ...

This is the amendment:

... safety standards for ...

They are the words that we are asking be added there:

... motor vehicle tires and, without restricting the generality of the foregoing ...

which is a standard phrase we use anyway,

... may by such regulations

Unless I am reading this with my glasses on backwards, I cannot see how this is going to restrict your capacity or your desire to design an improved tire at some period down the road. As I read it, and I am ready to be corrected, this is establishing a very minimum standard for a motor vehicle tire that will carry a specified weight at a specified speed on a highway on a rim of the proper size. And I cannot see, with all due respect, the validity in removing this Clause 2(1) that defines or interprets:

"safety standards" means standards regulating the design, construction or functioning ...

I think you have to read the whole thing.

**Mr. Frost:** I have read the whole thing, sir; a great many times.

**Mr. Kempling:** I am sure. But if you are just going to pick out words like "design" and "construction"—how can you talk about safety standards unless you talk about design and construction? There has to be a minimum somewhere. Right?

**Mr. Frost:** No. A performance standard is exactly what it says. If we were to come along with a tire that was an entirely different shape—it would have to be round, presumably, but an entirely different shape in every other respect—it could meet that standard and yet be entirely dissimilar to the next tire. But it is quite conceivable, because of some design and construction limitation which might be written into a regulation at some future date, that that particular tire could not even be submitted for the safety standard. It is essentially on the definition that our argument lies—not for today, but for another day.

• 2220

**Mr. Kempling:** I would think if, with all the expertise you have, if you designed a tire that was a better tire, from the point of view of performance and safety, than what you are presently designing, and manufacturing and selling in other countries in the world, I just cannot believe the Canadian government would say, "No; you cannot sell that in Canada because of the narrow definition we have for safety standards." I just do not believe we are that narrow minded. I would think we are more progressive in our thinking than that.

[Interprétation]

**M. Frost:** C'est exact.

**M. Kempling:** Ils ont dit: Voici la norme minimale. On parle ici d'une norme minimale, et je ne vois pas comment cela peut vous empêcher de construire un pneu supérieur de l'avenir.

**M. Frost:** C'est très exact; cela ne peut nous en empêcher.

**M. Kempling:** Maintenant, passons du chapitre de l'interprétation du bill à un amendement proposé à l'article 4(1). Ce dont on parle ici est, et je cite:

Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi de la marque nationale de sécurité relative aux ...

Voici l'amendement:

... des normes de sécurité pour ...

Voici les mots que nous cherchons à rajouter:

Les pneus de véhicule automobile et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède ...

qui est une expression tout à fait courante, peut, par ces règlements.

A moins que je lise mal, je ne vois pas comment on restreint votre capacité ou votre désir de construire un meilleur pneu dans un temps futur. Si j'ai bien compris, on veut établir une norme minimale pour un pneu de véhicule à moteur qui supporterait un poids donné, à une vitesse donnée, sur une grande route et sur une jante de dimension juste. Et je ne vois pas pourquoi on supprimerait l'article 2(1) qui définit et interprète:

«normes de sécurité» désigne des normes régissant la conception, la construction ou le fonctionnement ...

Je crois qu'il faut tout lire.

**M. Frost:** J'ai tout lu, monsieur, très souvent.

**M. Kempling:** J'en suis certain. Mais si vous ne choisissez que les mots «conception» et «construction»—comment pouvez-vous parler de normes de sécurité si vous ne parlez pas de la conception et de la construction? Il faut établir un minimum en quelque part. C'est juste?

**M. Frost:** Non. Une norme de performance désigne exactement ce dont il s'agit. Si nous inventions un pneu qui avait une forme tout à fait différente—évidemment, il faudrait qu'il soit rond, mais d'une forme tout à fait différente à tous les égards—il pourrait respecter la norme et ne pas être du tout semblable à un autre pneu. Mais il est concevable, à cause de certaines restrictions de conception et de construction qui pourraient être rajoutées aux règlements dans l'avenir, qu'un tel pneu ne puisse pas être soumis à cette norme de sécurité. Mais notre argument repose sur la définition—non pour ce qui se fait aujourd'hui, mais pour l'avenir.

**M. Kempling:** Si vos experts créaient un meilleur pneu, selon l'indice de performance et de sécurité, que ce que vous fabriquez et vendez actuellement dans les autres pays, je ne peux pas croire que le gouvernement canadien vous dirait: «Non, à cause de la définition étroite des normes de sécurité, vous ne pouvez pas vendre ce pneu au Canada». Je ne crois pas que nous soyons aussi étroits d'esprit. Je pense que nous sommes plus ouverts que cela.



[Text]

**Mr. Frost:** I would hope so. But at the same time, you would agree that if there were some constraining regulation, that regulation would have to be amended.

**Mr. Kempling:** You have got to at a certain point because one of the problems we have is that we pass legislation which, in effect, expresses the philosophy and then the regulations are attached thereto upon the proclamation. Sometimes when we see the regulations we do not even recognize the bill they are contained in. So, you have partially made your point. But I think it is a tough thing to prove.

Let me get on to the other point you are making here about the inspectors going into your plant and how they should be restricted. I do not know whether you have had any discussions with Dr. Campbell and the people in MOT as to what type of inspection they are going to do. I assume that somewhere in your plant you have a laboratory or a section where you do testing and I read into your remarks here that your concern is that the inspectors are going to go through your plant and view some secret process that you have for making tires which you do not think they should be allowed to do. I think it would be relatively simple, if you have an area where tires are tested or if they are going to take a certain number of tires from a batch and test them in Ottawa, here, that that would be relatively simple. I would not read the bill to mean that they have access to anything other than the washrooms and the testing laboratory in your factory. Do you read it differently than that?

**Mr. Frost:** Yes.

**Mr. Kempling:** Well, let us hear it.

**Mr. Frost:** May I interject?

**The Chairman:** Mr. Frost.

**Mr. Frost:** This is essentially an extension of the thinking that we just talked about in safety standards. If the inspector does not require absolute access to the whole of the factory, or distribution system, or offices, then why give him the right to do so? It is at this stage that such interference can be controlled. It is much too late once the bill is effective.

**Mr. Kempling:** Have you never thrown a government inspector out of your business? I have. That is how I got involved in politics—I threw so damn many of them out.

**Mr. Frost:** Ours is a very simple point: if the man's job is related to tire safety, and that is where we are beginning, then he should concern himself only with those tires that have a safety-related problem, in the sense of inspection, and the bill should say so. He should have no right to knock on the door of anybody's business premises anywhere in Canada, with a right to enter, which is what the bill gives him. However innocently the current administration might presume the action to be, a future administration might be entirely different.

**Mr. Kempling:** Let me assure you that we will look very closely at that section.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling.

**Mr. Watson:** Could you tell me, looking at the bill in its entirety, does your company have any strong feeling, one way or another? Does it really think the bill is of any use, for example?

[Interpretation]

**M. Frost:** Je l'espère. Mais, en même temps, n'estimez-vous pas qu'il faudrait modifier les règlements contraignants?

**M. Kempling:** A un moment donné, nous devons le faire parce que nous édictons des lois qui, en effet, expriment une philosophie, et les règlements y sont ensuite annexés, après la proclamation. Parfois, en lisant les règlements, on ne reconnaît même pas le bill auquel ils se rattachent. Donc, vous avez partiellement prouvé ce que vous vouliez. Mais je pense que c'est difficile à prouver.

J'en viens à l'autre question que vous avez soulevée à propos des inspecteurs visitant votre usine et de la façon dont ils devraient être restreints. Je ne sais pas si vous avez discuté avec M. Campbell et les gens du ministère des Transports du genre d'inspections qu'ils vont faire. J'imagine qu'il y a, dans votre usine, un laboratoire ou une section où vous faites des essais. Et je lis dans vos commentaires qu'on ne devrait pas permettre aux inspecteurs visitant votre usine de voir un certain processus secret de fabrication de pneus. Je pense que ce serait assez simple, si vous avez un endroit où vous faites l'essai des pneus ou s'ils vont prendre un certain nombre de pneus sur un lot et faire les tests à Ottawa, ce serait relativement simple. Je pense que le bill leur donne accès à tout, sauf aux salles de toilette et au laboratoire d'essai de votre usine. L'interprétez-vous différemment?

**M. Frost:** Oui.

**M. Kempling:** Bon, donnez-nous votre interprétation.

**M. Frost:** Si vous me le permettez?

**Le président:** Monsieur Frost.

**M. Frost:** Essentiellement, c'est la suite de l'idée exprimée à propos des normes de sécurité. Pourquoi donner ce droit à l'inspecteur, s'il n'a pas besoin d'avoir accès à toute l'usine ou tout le système de distribution ou au bureau? C'est à cette étape-ci qu'on peut contrôler ce genre d'ingérence. Une fois que la loi est en force, il est trop tard.

**M. Kempling:** N'avez-vous jamais mis un inspecteur du gouvernement à la porte? Je l'ai fait. C'est comme cela que je suis parvenu à la politique—j'en ai tellement mis à la porte.

**M. Frost:** Notre raisonnement est simple: si son travail concerne la sécurité des pneus, c'est de là qu'on part, alors il ne devrait se préoccuper que des pneus qui constituent un problème de sécurité, en ce qui a trait à l'inspection, et cela devrait être dit dans le bill. Il ne devrait pas avoir ce droit que lui donne le bill de visiter les locaux de n'importe quelle entreprise au Canada. L'opinion de l'administration actuelle ne sera pas nécessairement partagée par les administrations futures.

**M. Kempling:** Je puis vous assurer que nous allons étudier attentivement cet article.

**Le président:** Merci, monsieur Kempling.

**M. Watson:** En regardant le bill dans son ensemble, pouvez-vous me dire ce que votre compagnie en pense? Par exemple, est-ce qu'elle pense que ce bill est utile?

[Texte]

**Mr. Frost:** Quite frankly, no.

**Mr. Watson:** You do not think it has any use?

**Mr. Frost:** Beyond the statement I made to begin with that we have for many, many years now been totally concerned with producing safe tires for safe vehicles to be operated safely on the highway.

**Mr. Watson:** The Department of Energy, Mines and Resources, for example, at some point may decide that a certain type of tire is necessary for the encouragement of less fuel consumption and this would, I suppose, be an interference with design and construction if the government said, "Well, look, from now on, in order to conserve fuel, companies are only going to be allowed to build a certain type of tire." Is it one of your fears as well that this reference to design and construction might allow the government to do that?

**Mr. Frost:** No, that would be a performance standard, a performance requirement which we would be very happy to try to meet.

• 2225

**Mr. Watson:** I see.

**Mr. Frost:** But the way we went about that we consider is our business.

**Mr. Watson:** Yes, all right.

**Mr. Frost:** And that is exactly what we mean by design.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson. Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Could I ask whether you are concerned about the amendments that Mr. Mazankowski alluded to might be that the government might say to you some day, we want all radial tires to be interchangeable. At the moment, they are not.

**An hon. Member:** No.

**Mr. Skoreyko:** And this is not a plug for your company, but I have your tires on my car and I cannot use them with any other tire. If I ruin one, I have to buy another Michelin. Are you concerned that the government might come along one day and say that the performance requirement, all radials, no matter who they are manufactured by, could be interchangeable so that you do not have to stay with one brand.

**Mr. Frost:** No, I do not think we would like that but that would be for commercial reasons. I do not think there would be any significant difficulty in meeting such a standard requirement.

**Mr. Skoreyko:** But that would be a performance requirement?

**Mr. Frost:** That would be a performance requirement which, if it was the law, we could meet.

**Mr. Skoreyko:** And a safety requirement.

**Mr. Frost:** I mean, you already have a very large spread of passenger radial tires or, indeed, truck radial, truck tires, radial or otherwise, which already do that, a very large number. It is not strictly correct when you say that you could not mix another radial with your Michelin.

[Interprétation]

**M. Frost:** Franchement, non.

**M. Watson:** Vous ne pensez pas qu'il est utile?

**M. Frost:** A part la déclaration que j'ai faite, au début, savoir que nous sommes, depuis de nombreuses années, tout à fait préoccupés de produire des pneus de sécurité pour des véhicules sûrs pouvant être utilisés sans danger sur les routes.

**M. Watson:** Par exemple, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pourrait décider, à un moment donné, qu'un certain genre de pneus est nécessaire pour encourager une diminution de la consommation d'essence et ceci, je l'imagine, serait une ingérence dans la conception et la construction si le gouvernement disait: «Bien, à partir de maintenant, pour conserver l'essence, les compagnies devront construire seulement un certain type de pneu». Est-ce l'une de vos craintes que cette allusion à la conception et à la construction puisse permettre au gouvernement de faire cela?

**M. Frost:** Non, il s'agirait là d'une norme de performance, une exigence à laquelle nous serions heureux de nous conformer.

**M. Watson:** Je vois.

**M. Frost:** Mais nous estimons que la façon de procéder ne concerne que nous.

**M. Watson:** Oui, très bien.

**M. Frost:** Et c'est exactement ce que nous entendons par le design.

**Le président:** Merci, monsieur Watson. Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Croyez-vous que les amendements dont M. Mazankowski a parlé permettraient un jour au gouvernement d'exiger que les pneus radiaux soient interchangeables. A l'heure actuelle ils ne le sont pas.

**Une voix:** Non.

**M. Skoreyko:** Je ne vise pas votre compagnie, mais ma voiture est présentement munie de pneus Michelin et si l'un d'entre eux est endommagé je ne puis le remplacer que par un autre Michelin. Ne croyez-vous pas que le gouvernement puisse exiger un jour que tous les pneus radiaux, quels qu'ils soient, soient interchangeables de sorte que l'on ne soit pas obligé de s'en tenir à une marque.

**M. Frost:** Non, une telle mesure ne nous plairait pas, mais ce serait pour des raisons d'ordre commercial. Il ne serait pas difficile de se conformer à une telle exigence.

**M. Skoreyko:** Mais ce serait là une exigence de performance?

**M. Frost:** En effet, et si elle était obligatoire, il nous serait possible de nous y conformer.

**M. Skoreyko:** Et que dire de la norme de sécurité.

**M. Frost:** A l'heure actuelle un très grand nombre de pneus radiaux de voiture et même de camion sont interchangeables. Vous n'avez pas tout à fait raison lorsque vous dites que vous ne pourriez remplacer un de vos Michelin par un autre pneu radial.



[Text]

**Mr. Skoreyko:** Well, I have tried it.

**An hon. Member:** But your Michelin was not radial.

**Mr. Frost:** But you already have a considerable standardization within the industry, both nationally and internationally. In this regard, incidentally, it is well worth noting that the International Standards Organization has a Canadian representative who makes this point known from time to time and subscribes to the various international markings which already exist on the tire. And in this area, the standards that are already arrived at Canada subscribes to.

Coming back to your particular point, tires of a particular dimension already fall within a certain slot and are, therefore, regarded as basically similar and can therefore be mixed.

So a passenger radial, a GR-78 or something, can mix with anybody else's GR-78 or whatever.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skoreyko. Dr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** I have a brief question, Mr. Chairman, along the same lines that perhaps we have been arguing. But I would just ask the witness, first of all, if he agrees that poor design and/or poor construction could result in an unsafe tire.

**Mr. Frost:** Yes.

**Mr. McIsaac:** If you do, why your objection to the inclusion of that phrase in the legislation?

**Mr. Frost:** Because the point of decision on deciding whether that tire was of poor quality or not is the performance standard...

**Mr. McIsaac:** ... or which may be based on design or construction...

**Mr. Frost:** Well, that is of no consequence.

**Mr. McIsaac:** ... not performance standards.

**Mr. Frost:** It is of no consequence. The particular tire submitted for the performance test either passes or fails.

**Mr. McIsaac:** Right.

**Mr. Frost:** If it passes, it is a good tire. It might not be the best, but it is a good tire. If it fails, it fails. There is one cut-off, only one point of success or lack of success. Let us be aware of this, the standard sets the minimum, not the maximum, and there is a very considerable tendency, although we do not disagree with standards, obviously, but again it should be borne in mind that a standard establishes a minimum not a maximum. There is a tendency to design down to that minimum rather than up to the maximum.

**Mr. McIsaac:** Yes. Well, that is my question but, yes, all right. I do not agree with your concern in that respect. I appreciate it, mind you. I am saying that you do not have a good point, legitimate enough, but I just do not see why you are so fearful of that phrase if, indeed, those two factors could well be involved in whether or not, you know, a tire is safe or unsafe.

Secondly, your other point with respect to the symbol, and while there may be plenty of numerals and information and so on in the molds now as far as tires are concerned, do you not see some value in a uniform standard symbol being imprinted on those tires? It is not going to cost you that much, if anything at a manufacturer's...

[Interpretation]

**M. Skoreyko:** Eh bien, j'ai déjà essayé.

**Une voix:** Mais votre pneu Michelin n'était pas radial.

**M. Frost:** Il existe déjà une normalisation considérable dans l'industrie, à l'échelle nationale et internationale. A cet égard, en passant, il vaut la peine de noter que l'organisation internationale de normalisation a un représentant canadien qui parle de cette question de temps en temps et qui souscrit aux diverses marques internationales qui sont déjà sur le pneu. Et le Canada adhère aux normes déjà établies.

Pour en revenir à votre question, les pneus d'une dimension donnée font partie d'une certaine catégorie et sont donc fondamentalement analogues et peuvent être interchangeables.

Ainsi un pneu radial GR-78 de voiture peut être remplacé par n'importe quel autre GR-78.

**Le président:** Merci, monsieur Skoreyko. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** J'aurais une brève question à poser, monsieur le président, sur le même sujet, mais j'aimerais premièrement demander au témoin s'il estime que la médiocrité du design ou de la construction peut nuire à la sécurité de pneu.

**M. Frost:** Oui.

**M. McIsaac:** Alors pourquoi vous opposez-vous à l'inclusion de cette expression dans la loi?

**M. Frost:** Parce que la décision à savoir si la qualité du pneu est médiocre ou non dépend de la norme de performance...

**M. McIsaac:** ... qui se fonde peut-être sur le design ou la construction...

**M. Frost:** Eh bien, cela n'a aucun rapport.

**M. McIsaac:** ... et non pas les normes de performance.

**M. Frost:** Cela n'a aucun rapport. Le pneu soumis à l'épreuve réussit ou échoue.

**M. McIsaac:** En effet.

**M. Frost:** S'il réussit, c'est un bon pneu. Ce n'est peut-être pas le meilleur, mais c'est un bon pneu. S'il échoue, il échoue. Ou bien il réussit, ou bien il échoue, c'est tout. Il faut se rappeler que la norme établit le minimum et non pas le maximum et bien que nous ne nous opposons pas aux normes, il faut se rappeler ce fait. On a ainsi tendance à conserver le design au minimum plutôt qu'au maximum.

**M. McIsaac:** En effet, mais je ne suis pas d'accord avec vous là-dessus. Je vous comprends, mais votre point n'est pas suffisamment fondé et je ne vois pas pourquoi vous craignez l'inclusion de cette expression si, en fait, ces deux facteurs pourraient aider à déterminer si un pneu est sûr ou non.

Pour ce qui est du symbole bien qu'il y a beaucoup de chiffres et de renseignements sur le pneu, ne croyez-vous pas qu'il serait bon d'uniformiser les symboles gravés sur ces pneus? Cela ne vous coûtera pas tellement cher...

[Texte]

• 2230

**Mr. Frost:** Good God, it is rather, Good Lord, it costs quite a considerable amount. There are literally thousands of moulds to be modified. Tires are sold in Canada by the million, so if it is only one dollar to modify a mould, you are talking of a large sum of money. Do not just brush aside the money. That is an element which is obviously not going to be brought forward because if it really contributed to safety, money is not the point. The point is, it does not contribute to safety which is the purpose of the proposed act. The thing that establishes whether a tire is safe or otherwise, is obviously, its performance on the road but in the first case meeting the various performance standards.

**Mr. McIsaac:** So in essence you see no other value in that symbol being on the tire?

**Mr. Frost:** None at all.

**Mr. McIsaac:** You do not feel that consumers, as an example, could feel that symbol has some meaning?

**Mr. Frost:** No, because in fact it would not have such a meaning because the Department has already said that it is not a seal of approval, it is a sign on there for administrative purposes.

**Mr. McIsaac:** Is it not a sign that the tire has met minimum ...

**Mr. Frost:** Not for the public.

**Mr. McIsaac:** All right.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McIsaac.

One short brief question, Mr. Mazankowski, we have gone way beyond our time.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. McIsaac elaborated on the question that I was going to ask. In a nutshell and to quote Mr. Campbell at last Committee meeting when he referred to the symbol:

It is not to be promoted as a seal of approval to the public.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

I would like to thank Mr. Derick Frost, from Michelin Tires for appearing before us this morning. Thank you, sir.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Frost:** Mon Dieu, cela coûte passablement cher. Il y a littéralement des milliers de calibres qui doivent être modifiés. Les pneus se vendent par millions, et même si la modification d'un calibre ne coûte que \$1. Cela représente une énorme somme d'argent. Ne laissez pas de côté le facteur monétaire. C'est un élément qui ne sera pas invoqué car il est évident que lorsqu'il s'agit de sécurité, les questions d'argent ne sont pas pertinentes. Le problème est qu'elles ne contribuent pas à la sécurité, qui est l'objectif de la loi proposée. Ce qui permet de déterminer la sécurité d'un pneu est évidemment son utilisation sur la route mais il doit en premier lieu satisfaire les diverses normes de performance.

**M. McIsaac:** C'est donc essentiellement la seule valeur que vous voyez à l'utilisation de ce symbole sur le pneu?

**M. Frost:** Pas du tout.

**M. McIsaac:** Ne pensez-vous pas que les consommateurs par exemple peuvent trouver une signification à ce symbole?

**M. Frost:** Non, il ne saurait avoir une telle signification parce que le ministère a déjà fait savoir qu'il ne s'agit pas d'un sceau d'approbation mais seulement d'un signe qui se trouve là à des fins administratives.

**M. McIsaac:** Cela ne signifie pas que le pneu satisfait les normes minimales ...

**M. Frost:** Pas pour le public non.

**M. McIsaac:** D'accord.

**Le président:** Merci, monsieur McIsaac.

Un dernière question courte, monsieur Mazankowski, nous avons dépassé l'heure.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. McIsaac s'est longuement étendu sur la question que je voulais poser de façon plus synthétique. Et j'aimerais citer ce qu'a dit M. Campbell lors de la dernière séance du Comité à propos de ce symbole:

Ce symbole ne doit nullement représenter aux yeux du public un sceau d'approbation.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

J'aimerais remercier M. Derick Frost de la Société Michelin d'avoir comparu devant nous ce soir. Merci, monsieur.

La séance est levée.

















HOUSE OF COMMONS

Issue No. 46

Tuesday, March 23, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CAH XC 27  
-782  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 46

Le mardi 23 mars 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety  
Act.

CONCERNANT:

Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus  
de véhicule automobile.

APPEARING:

Mr. Ralph Goodale,  
Parliamentary Secretary to the  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

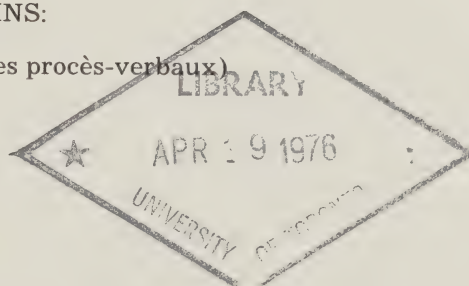
M. Ralph Goodale,  
Secrétaire parlementaire du ministre  
des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collett

Messrs.

Benjamin  
Cadieu  
Fleming  
Forrestall  
Fortin

Goodale  
Harquail  
Hnatyshyn  
Holt (Mrs.)  
Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collett

Messieurs

Kempling  
Loiselle (*Saint-Henri*)  
Loiselle (*Chambly*)  
Lumley  
Mazankowski

McIsaac  
Stewart  
(*Marquette*)  
Watson—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, March 22, 1976:

Mr. Harquail replaced Mrs. Holt.

On Tuesday, March 23, 1976:

Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Murta  
Mr. Horner replaced Mr. Skoreyko  
Mr. Stewart (*Marquette*) replaced Mr. McCain  
Mr. Watson replaced Mr. Condon  
Mrs. Holt replaced Mr. Douglas (*Bruce*)  
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. Goodale.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 22 mars 1976:

M. Harquail remplace M<sup>me</sup> Holt.

Le mardi 23 mars 1976:

M. Hnatyshyn remplace M. Murta  
M. Horner remplace M. Skoreyko  
M. Stewart (*Marquette*) remplace M. McCain  
M. Watson remplace M. Condon  
M<sup>me</sup> Holt remplace M. Douglas (*Bruce*)  
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. Goodale.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 23, 1976

(48)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, Mrs. Holt, Messrs. Horner, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Loiselle (*Chambly*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, Stewart (*Marquette*) and Watson.

*Appearing:* Mr. Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. G. D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Committee resumed consideration of Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another. (Motor Vehicle Tire Safety Act.)

On Clause 2.

Mr. Goodale and Mr. Campbell made opening statements and answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 MARS 1976

(48)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, M<sup>me</sup> Holt, MM. Horner, Kempling, Loiselle (*Saint-Henri*), Loiselle (*Chambly*), Lumley, Mazankowski, McIsaac, Stewart (*Marquette*) et Watson.

*Comparait:* M. Ralph Goodale, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoin: Du ministère des Transports:* M. G. D. Campbell, directeur, Direction de la sécurité automobile et routière.

Le Comité poursuit l'étude du bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre. (Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.)

Article 2.

M. Goodale et M. Campbell font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 23, 1976

• 1110

[Text]

**The Chairman:** Order, please. Gentlemen, I see a quorum.

I think it has been generally agreed that we proceed with clause-by-clause consideration of Bill S-8 this morning. However, first, I will call upon Dr. Campbell, Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport. And we have with us, as well, this morning, Mr. Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

I understand that Dr. Campbell has an opening statement for us this morning.

• 1115

Dr. Campbell.

**Dr. G. D. Campbell (Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman. My colleagues and I have been attempting, during the morning, to digest the discussion at this Committee meeting last night and, with your permission, I would like to run over some of those points in an attempt to answer any concerns which were raised. Then, specifically, I would be prepared to discuss individual amendments if this is considered necessary.

Initially, I would like to point out that this legislation originates from the provinces. We have been negotiating with industry and the provincial governments for a matter of some six years in an attempt to establish standards which are uniform nationally and to make those standards applicable at the point of manufacture and importation rather than at the point of retail sale as they are at the present time. The provinces have had great, great difficulty in trying to keep their regulations up-to-date and to enforce them at the point of retail sale. So, this legislation has been drafted with the object of making it applicable only to manufacturing and importation. There is some question about the reasons for the legislation and the point was made that perhaps only 1 per cent of accidents, or .5 per cent of accidents, is associated with tire problems. But, if these are applied to the gross statistics for the country, involving 6,000 to 8,000 fatalities and 500,000 accidents, it becomes significant. Furthermore, there are no laws, at the present time, to prohibit the importation of rejected tires from other countries and all of the provinces and, indeed, I am sure the manufacturers, distributors and Canadian citizens, would like that type of protection.

There is need for uniformity because the laws, the standards applicable in the different provinces, are not, at the present time, uniform because it is difficult to keep them up-to-date. So the standards from province to province vary and the methods of enforcement vary. The procedure for defect notification was inserted in this as much for the manufacturers and distributors as it was for the consumers because it provides a simple procedure by which manufacturers can discharge their obligation of providing notice of defect if such defects are discovered. It is believed that the manufacturer does have, at the present time, in the absence of this law, an obligation to warn people if, for some reason or another, he has provided a defective product. So, this is really a codification of an existing law and a systematic procedure by which he can discharge his responsibility. The last reason, of course, is that we wish to, and the provinces wish to, get away from the necessity of

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 23 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, je constate que nous avons un quorum.

Je pense que tous sont d'accord ce matin pour commencer l'étude article par article du Bill S-8. Tout d'abord je vais appeler le docteur Campbell, directeur de la sécurité automobile et routière, du ministère des Transports. Et nous avons également avec nous ce matin M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire aux Transports.

Je crois que le docteur Campbell a une déclaration d'ouverture.

Monsieur Campbell.

**Docteur G. D. Campbell (Directeur de la sécurité automobile et routière, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président. Au cours de la matinée mes collègues et moi-même avons essayé d'assimiler les discussions de la réunion d'hier soir et, dans le but de répondre aux préoccupations qui ont été soulevées, j'aimerais revenir sur plusieurs questions. Ensuite je pourrai au besoin discuter de chaque amendement.

Tout d'abord je tiens à souligner que cette loi vient des provinces. Depuis six ans nous avons négocié avec l'industrie et les gouvernements provinciaux afin d'élaborer des normes nationales s'appliquant à la fabrication et à l'importation, plutôt qu'à la vente au détail, comme c'est le cas présentement. Les provinces ont éprouvé d'énormes difficultés pour conserver leurs règlements à jour et les faire respecter lors de la vente au détail. Donc cette loi s'applique uniquement à la fabrication et à l'importation. On a questionné le bien-fondé de cette loi, alléguant qu'il y avait seulement 1 p. 100, ou ½ p. 100 des accidents qui étaient causés par des problèmes de pneus. Mais si l'on applique ces statistiques à l'ensemble du pays cela donne de 6,000 à 8,000 accidents mortels et 500,000 accidents, donc ça devient très important. De plus il n'y a actuellement aucune loi interdisant l'importation de pneus rejetés dans d'autres pays et toutes les provinces et, j'en suis sûr, les fabricants, les concessionnaires et les citoyens canadiens désirent une protection. Cette uniformité est nécessaire parce que les lois et les normes applicables dans les différentes provinces ne sont actuellement pas uniformes, à cause de la difficulté de les garder à jour.

Les normes et les méthodes d'application varient d'une province à l'autre. La procédure de modification a été incluse autant pour les fabricants et concessionnaires que pour les consommateurs parce que c'est une procédure simple pour le manufacturier de s'acquitter de ses responsabilités de fournir un avis de défaut si un tel défaut est découvert. Nous croyons que le fabricant doit actuellement, en l'absence d'une loi, avertir les gens si, pour une raison ou pour une autre, il a livré un produit défectueux. En réalité ce n'est qu'une codification de la loi actuelle et une procédure systématique par laquelle il peut s'acquitter de ses responsabilités. La dernière raison est bien sûr que nous et les provinces ne voulons pas avoir à faire respecter ces règlements par les concessionnaires puisqu'il y en a des centaines et des milliers.

## [Texte]

having to try to enforce these regulations at the dealership level where there are hundreds and thousands of dealers involved.

The Bill contains two main provisions. One is safety standards and the other is the defect notification procedure. There has been concern about safety standards expressed last night by Michelin representatives and, I believe, also expressed by representatives of the rubber association and Mr. Kempling, that our standards should be confined to performance standards; and, indeed, the present standards are the best possible attempt to limit themselves to performance standards.

## • 1120

However, it is necessary, we believe, to specify design and construction so that you could, for instance, specify a tread-wear indicator, which is a device built into the tread to warn the motorist when he is operating that the tire is becoming unsafe. So that is a design feature although its object is safety performance.

We believe that there are adequate provisions in the legislation at the present time to limit the officials to the issuance of safety standards. There was concern that perhaps nonsafety standards could be prescribed, and the rubber association suggested an amendment to Clause 4(1) to insert safety performance. Our legal adviser is prepared to elaborate on that, but we believe that the Bill is so phrased that only safety standards could be issued.

Of course, there is a further protection in the legislation through the Gazetting procedure in Part I whereby all proposed standards must be published, be given a thorough public airing, before the final regulations are prepared and issued by Governor in Council. That, of course, provides further protection against any unnecessary bureaucratic interference.

The defect notification procedures which are described in Clause 8 are there to provide a systematic procedure by which a motor vehicle tire manufacturer can discharge his obligation of informing the public if a tire or a series of tires have inadvertently been manufactured which may contain a defect and represent a hazard.

This procedure consists of the manufacturer's giving notice to the purchasers of the tires. This could be through a public advertisement, or a letter to a distributor who may have all of the tires in his possession, or some other means.

Clause 4(1)(e) and (f), provides authority to prescribe a method of record keeping for a manufacturer, and that is addressed solely to the manufacturer. I think there is perhaps some confusion between the United States system and the Canadian system. In the United States, the federal government has the authority to regulate all tires, retreaded tires and new tires, right down to the point of retail sale. Our constitution is different, and our authority, as requested and as defined in this legislation, is directed to the manufacture and importation.

In the United States, there is an elaborate scheme being developed whereby a card follows each tire down to the retail level, and when it is sold, the dealer should urge the owner to put his name down and identify the tires and send that back to the manufacturer where it is punched

## [Interprétation]

Le bill contient deux dispositions principales. La première c'est les normes de sécurité et l'autre c'est la procédure d'avis de défaut. Hier soir, les représentants de Michelin et des fabricants de pneus ainsi que M. Kempling ont exprimé leur inquiétude vis-à-vis des normes de sécurité qui ne devraient être que des normes de performance; en fait, les normes actuelles doivent n'être, dans toute la mesure du possible, que des normes de performance.

Toutefois nous croyons qu'il est nécessaire d'ajouter la conception et la fabrication, afin, par exemple, d'exiger l'incorporation d'un indicateur d'usure à la bande de roulement, dispositif qui permettrait d'avertir le conducteur que son pneu devient dangereux. Donc, pour assurer la sécurité sur le plan de la performance, la loi doit porter aussi sur la conception même des pneus.

Nous pensons qu'il y a suffisamment de dispositions, dans le projet de loi, pour limiter les fonctionnaires à l'établissement de certaines normes de sécurité. Les fabricants de pneus s'inquiétaient du fait que nous pourrions peut-être prescrire des normes non sécuritaires et ont suggéré un amendement à l'article 4.1, afin d'y inclure la notion de sécurité. Notre conseiller juridique est prêt à discuter du problème mais nous croyons que le bill, tel qu'il est rédigé, ne permet d'établir que des normes sécuritaires.

Il y a bien sûr dans la loi une protection additionnelle du fait que toutes les normes proposées doivent être publiées dans la Gazette du Canada, c'est-à-dire être soumises au public avant que les règlements finals ne soient rédigés et émis par le gouverneur en Conseil. Ceci offre donc une protection additionnelle contre des ingérences bureaucratiques inutiles.

La procédure de notification des défauts décrite à l'article 8 offre au fabricant un mécanisme pratique pour lui permettre de renseigner le public, si un pneu ou une série de pneus s'avèrent défectueux et dangereux.

Selon cette procédure, le fabricant doit aviser l'acheteur des pneus. Cela peut se faire par une annonce publique ou l'envoi d'une lettre au distributeur qui peut avoir tous ces pneus en sa possession, mais le fabricant peut aussi utiliser d'autres moyens...

Les articles 4.1 (e) et (f) donnent au ministère le pouvoir de prescrire aux fabricants une méthode de comptabilisation, ce qui ne concerne que les fabricants. Certains confondent peut-être le système américain et le système canadien. Aux États-Unis, le gouvernement fédéral a le pouvoir de réglementer tous les pneus, rechapés ou neufs, jusqu'au niveau de la vente au détail. Notre constitution est différente et notre compétence, telle que demandée et définie dans cette loi, vise le fabricant et l'importateur.

Aux États-Unis il y a un système très élaboré de cartes accompagnant chaque pneu, jusqu'à leur vente au détail; lors de la vente, le concessionnaire suggère au propriétaire d'y mettre son nom, d'identifier le pneu et de la renvoyer au fabricant, où elle est informatisée; de cette manière, si le



## [Text]

into a computer, so that if that tire is discovered at a later date to be defective, the name can be retrieved and a letter sent to the dealer. This system has been criticized because it is rather elaborate and complicated.

• 1125

The system specified in Bill S-8 reads:

4 (1) (e) require, as a condition the use of the national tire safety mark by a manufacturer, that he establish a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire manufactured by him from him, from a distributor or from any subsequent vendor and who wishes to be identified, may be identified; and

(f) prescribe the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained.

As far as the manufacturers and importers are concerned, this record system, as far as their own pipeline is concerned, could be a book such as this saying that 10,000 tires bearing serial number this to this were delivered to Mr. so-and-so, and that is where the tires are, to the point of sale.

Then it provides that the manufacturer may establish a voluntary system beyond that to allow the purchaser, the actual user in the field, to identify himself in the system. That is designed to take advantage of the existing systems developed for the United States where the whole registration system, the computer, the cards, and the procedures, are all sitting there and Canadian consumers can, if they wish, have their tires registered on the same data bank. It could be a very simple procedure of identifying where the tires are in the pipeline.

We think one should, when considering this bill, distinguish between the pipeline and after the pipeline when the tires are in the hands of the ultimate user. The pipeline, as was brought out in the testimony at the Senate hearings, could be four, five months; it might vary from one week to a year or more.

The tire manufacturers said that they are able to track the tires when they are in their possession in this pipeline before they are sold, and they are able to retrieve the tires before any defective tires are sold. Perhaps that is quite an adequate system. So we think the distinction between the pipeline and the customer, the retail sale, defect notification, should be carefully considered.

As far as the safety mark is concerned, that is the constitutional basis for the entire act. It was necessary to select a unique mark, the  $\oplus$ , which could be registered as the trade mark, as the basis for the law, and make it impossible to select some existing mark on the tire and designate that as the property of Canada, such as DOT.

As far as Clause 11, the section on inspection is concerned, we believe our inspectors should be limited to entering places where there are tires, not where the tires are being manufactured, so that we would not have access to the processes of manufacture or any secrets associated with that. The object is just to be able to sample tires and test them to satisfy the public that the manufacturers and the importers are, indeed, complying with the regulations.

## [Interpretation]

pneu s'avère défectueux, on peut retrouver le nom de l'acheteur, et envoyer également une lettre au distributeur. Ce système a été très critiqué, du fait de sa complexité.

Le système prévu dans le Bill S-8 prévoit:

4. (1)e) exiger, pour qu'un fabricant puisse employer la marque nationale de sécurité relative aux pneus, qu'il établisse un système de registres permettant d'identifier toute personne qui lui a acheté, ou qui a acheté à un distributeur ou à tout vendeur subséquent, un pneu de véhicule automobile qu'il a fabriqué, lorsqu'elle désire être ainsi identifiée; et

f) prescrivant le genre de système d'enregistrement qui doit être établi en application de l'alinéa e) et la manière de le tenir à jour.

Pour ce qui est des fabricants et des importateurs, ce système de registres pourrait prendre la forme d'un livre où il serait indiqué que 10,000 pneus portant tel à tel numéro de série ont été livrés à M. Untel et que c'est là que se trouvent les pneus au moment de la vente.

On y prévoit également que le fabricant peut établir un système volontaire, supplémentaire, pour permettre à l'acheteur ou l'utilisateur, d'être identifié. On pourrait ainsi tirer parti des systèmes actuels mis au point aux États-Unis comportant déjà un système complet avec registres informatisés; les consommateurs canadiens pourraient, s'ils le désirent, faire enregistrer leurs pneus dans la même banque de données. Il s'agirait en fait d'une procédure d'identification très simple alors que les pneus sont dans la chaîne de distribution.

Nous croyons que l'on devrait, en étudiant le présent bill, établir une distinction entre le moment où les pneus font partie de la chaîne de distribution et le moment où ils quittent cette chaîne pour être vendus aux usagers. Comme l'ont montré les témoignages entendus aux séances du Sénat, le temps qu'un pneu passe dans la chaîne de distribution peut être de quatre ou cinq mois et peut même parfois atteindre un an.

Les fabricants de pneus avaient déclaré qu'ils pouvaient retracer les pneus, lorsqu'ils sont encore en leur possession dans le circuit de commercialisation, avant d'être vendus, et qu'ils peuvent les retirer avant qu'ils ne soient vendus. C'est peut-être là un système très adéquat. Nous croyons donc qu'il faut étudier à fond les distinctions à faire entre la chaîne de production et le consommateur, la vente au détail, les avis de défauts.

En ce qui concerne la marque de sécurité, c'est là le fondement même de toute la loi. Il s'est avéré nécessaire de choisir une marque unique,  $\oplus$  que l'on pouvait enregistrer comme marque de commerce, comme fondement de la loi, car il était impossible de choisir une marque de commerce qui figurait déjà sur le pneu et de désigner ensuite le pneu propriété du Canada, par exemple MOT.

Dans le cas de l'article 11, l'article qui porte sur l'inspection, nous croyons que nos inspecteurs doivent limiter leurs entrées à des lieux où il y a des pneus et non avoir accès à des endroits où l'on fabrique les pneus, de façon à éliminer tout risque de divulgation des procédés de fabrication ou des secrets de fabrication. L'idée consiste à pouvoir échantillonner des pneus et à en vérifier la construction de façon à pouvoir garantir au public que les

[Texte]

The onus, all the way through, is on the manufacturer and the importer. He must design the tire; he must test the tire; he must certify the tire to be in compliance with the safety performance standards. Our job is minimal checking to satisfy ourselves that manufacturers and importers are acting responsibly when self-certifying these tires.

I think that covers the major points that were raised last night.

**The Chairman:** Thank you, Dr. Campbell. Mr. Goodale has some comments he would like to make as well. Mr. Goodale.

• 1130

**Mr. Ralph E. Goodale (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport):** Mr. Chairman, just a brief comment, that really flows from some of what Dr. Campbell has had to say and from a conversation I have had following our second last meeting with Mr. Kempling, about this matter of the formation of regulations and precisely how we would go about that particular process. In that discussion with Mr. Kempling, I indicated that, certainly, it would be our intention, in trying to establish a satisfactory system of voluntary registration, to call upon the advice, experience and wisdom of the industry in putting that kind of a system together and, Mr. Chairman, in providing for, in the regulations, a system of registration that would be regarded as satisfactory. There was no implication, there, that we would endeavour to impose an unreasonable burden upon the industry but, in fact, we want to begin with that kind of consultation with them because, as has been indicated to the Committee, in some circles at least, a kind of registration system already exists that the industry might regard as adequate. Certainly, if it can be adapted to suit the purposes of this legislation, it would not be our desire to impose any unreasonable additional rule or regulation upon the industry as long as it is clear, in the public interest, that an adequate system of registration has been provided for. So, with that brief comment, Mr. Chairman, I am sure Dr. Campbell and I are willing to respond to any questions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, after listening to Dr. Campbell, I presume that what is envisaged here is that, when a citizen first purchases a tire, as a person who first buys a television set, a refrigerator, a stove or something like that, he will receive a little card that comes with it. He may or may not fill it in. It is a warranty card. He may or may not fill it in and send it to the manufacturer but that, in no way, lessens the manufacturer's obligation in terms of warranty and service. What is envisioned in the legislation is that the manufacturer would make that kind of a facility, or something similar to it, available to the purchaser of the tire and there would not be an onus, of keeping that record or mailing those cards, on the retail dealer. The federal government really has no jurisdiction there in any case and the legislation in no way implies that that obligation is on the retail dealer. A province may bring in a requirement like that but the federal government cannot. What you envisage, here, is a system that is voluntary in the sense that the consumer of the tire may or may not decide to disclose his name and send in his registration card or warranty card or whatever it is called. Am I reading that right?

[Interprétation]

fabricants et les importateurs se conforment aux règlements.

La responsabilité, dans tout ceci, est celle du fabricant et de l'importateur. En effet, c'est au fabricant qu'il revient de concevoir le pneu, d'en faire l'essai et de garantir que celui-ci répond aux normes de sécurité. Notre tâche est minime, nous devons nous assurer que les fabricants et les importateurs assument leurs responsabilités lorsqu'ils certifient ces pneus.

Je crois avoir donné des précisions sur les points importants soulevés hier soir.

**Le président:** Merci, monsieur Campbell. M. Goodale a également quelques commentaires à nous faire. Monsieur Goodale.

**M. Ralph E. Goodale (Secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le président, un tout petit commentaire qui découle de certaines des remarques de M. Campbell et d'une conversation que j'ai eue avec M. Kempling, à la suite de notre avant-dernière réunion, au sujet de la formulation des règlements. Au cours de cet entretien avec M. Kempling, j'ai précisé que nous avions l'intention, lors du choix du système d'enregistrement volontaire, de faire appel aux conseils, à l'expérience et à la sagesse des représentants de l'industrie, afin de mettre en place des règlements et un système d'enregistrement satisfaisants. Il n'était pas du tout sous-entendu que nous allions essayer d'imposer un fardeau trop lourd à l'industrie, mais, en fait, nous voulons en consulter les représentants, car, comme je l'ai déjà dit aux membres du comité, ou du moins à certains d'entre-eux, il existe déjà un système de registres que l'industrie estime peut-être adéquat. Il est évident que si nous pouvions adopter le système actuel nous ne voudrions pas en imposer un nouveau à l'industrie, bien qu'il soit très clair que, dans l'intérêt du public, il faille prévoir un système de registres adéquat. Ceci dit, monsieur le président, M. Campbell et moi-même sommes disposés à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, après avoir entendu M. Campbell, je présume que ce qui est à envisager ici, dans le cas où un citoyen achète un pneu, tout comme lorsqu'il achète une télévision ou un réfrigérateur, c'est qu'il recevra une petite carte qu'il aura le choix de remplir ou non. C'est la garantie. Il pourra la remplir et la renvoyer au fabricant, mais, en aucun cas, l'obligation du fabricant en ce qui concerne la garantie et le service ne s'en trouvera diminuée. La loi prévoit que le fabricant mettra ce genre de service ou quelque chose de semblable à la disposition de l'acheteur d'un pneu et, par la même occasion, l'obligation de tenir un registre ou de mettre ces cartes à la poste n'incomberait pas au consignataire. De toute façon, le gouvernement fédéral n'a en réalité aucune compétence dans ce domaine et la loi ne stipule d'aucune façon que cette obligation incombe au consignataire. Un gouvernement provincial peut formuler une telle exigence mais le gouvernement fédéral ne le peut pas. Vous envisagez ici un système volontaire en ce sens que l'acheteur d'un pneu peut décider ou non de divulguer son nom et d'envoyer la carte d'enregistrement ou la carte-garantie ou ce que vous voudrez bien l'appeler. Ai-je bien compris?



[Text]

**Mr. Campbell:** There is no obligation on the part of the dealer, or on the purchaser of the tire, to fill out a card. Indeed, the card system that you described is really the one which is in effect in the United States and it is not necessarily what might evolve in Canada.

**Mr. Benjamin:** One further question Mr. Chairman. I have purchased tires of several different makes and models over the years and, in every case, the dealer had to go through a fair bit of administrative work in filling out the warranty piece of paper that you fold up and throw in the cubbyhole of your car. He had a copy of it which, I presume, he either sent to the manufacturer or the wholesaler, or kept it in his own records. Is not much of this already the practice at the retail level? Even on the sales slip the dealer writes down the serial number, as well as the make and size of the tire, so that he is already doing most, if not all of this record keeping which they, apparently, are so frightened of. Is that not the case now?

**Mr. Campbell:** I think we would have to call upon an expert such as Mr. Lottridge to find out the current warranty procedures.

**Mr. Benjamin:** Fine, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Watson.

• 1135

**Mr. Watson:** Dr. Campbell, the first witness last night indicated that the very simple procedure you alluded to, of a manufacturer's being able to find the tires in the pipeline, would be so complicated that it would put innumerable distributors out of business in Canada. There is such a gap between what you say and what the witness last night indicated that I am confused. I would like to know whether there may be some clarification that would narrow the gap between what you said and what the witness said last night. What is the problem there? What could be so complicated? Or is there a misunderstanding?

**Mr. Campbell:** I think there was a concern by Mr. Lottridge that he as a distributor or dealer might have to establish an elaborate record-keeping system whereby every serial number would be recorded with the owner's name and he would have to maintain this himself. But I believe the bill as it is at the present time is quite specific and does not place any requirement of that sort on the distributor.

Perhaps I could read a section from the testimony in the Senate by the President of the Goodyear Tire and Rubber Company of Canada Limited on this very subject that might be helpful. Mr. MacNeill stated, and I quote:

"I think what you have to realize is that there is quite a lag, as far as the replacement market is concerned, between the time the tire is manufactured, the pipeline is filled, and the tire is put on the market. For instance, we start manufacturing winter tires in June, filling the pipeline throughout, and we will not sell those tires until November; they will not reach the consumer until November. So if a defect is discovered we know exactly where those tires are. And we have had one very minor case of this happening in the five years that I have been President of Goodyear and it was a simple task to pick the tires up because they were in the pipeline. If there is a defect in our quality control system, it will be picked up very quickly."

[Interpretation]

**M. Campbell:** Ni le vendeur ni l'acheteur d'un pneu ne sont obligés de remplir une carte. En fait, le système de cartes que vous venez de décrire est celui qui est en vigueur aux États-Unis et n'est pas nécessairement celui que nous adopterons.

**M. Benjamin:** Encore une question, monsieur le président. Au cours des années, j'ai acheté des pneus de plusieurs styles et marques différents et, dans chaque cas, le vendeur devait effectuer plusieurs démarches administratives pour remplir les pièces de garantie, que l'on plie et qu'on lance au fond du coffre à gants de la voiture. Il en gardait un exemplaire, qu'il envoyait, je suppose, soit au fabricant, soit au distributeur ou peut-être même le gardait-il dans ses propres dossiers. Une bonne partie de cette procédure n'est-elle pas déjà appliquée au niveau du détail? Même sur la facture le vendeur inscrit le numéro de série ainsi que la marque et la taille du pneu, il fait donc déjà presque tout, sinon tout, le travail d'enregistrement qui semble nous effrayer. N'est-ce pas le cas?

**M. Campbell:** Je crois qu'il nous faudrait faire appel à un expert tel que M. Lottridge pour savoir ce qui se fait actuellement.

**M. Benjamin:** Très bien. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Watson.

**M. Watson:** Monsieur Campbell, hier soir le premier témoin nous a dit que la procédure très simple que vous venez de mentionner, c'est-à-dire celle qui permettrait à un fabricant de retrouver des pneus dans la chaîne de distribution, serait si compliquée que beaucoup de distributeurs tomberaient en faillite. Il y a un tel écart entre ce que vous dites et ce que ce témoin nous a dit que je suis perdu. Je me demande donc si vous pouviez apporter certaines précisions. Quel est le problème? Pourquoi est-ce si compliqué? Où y a-t-il malentendu?

**M. Campbell:** Je crois que M. Lottridge craignait de devoir mettre sur pied un système de registres très compliqué, qu'il devrait tenir lui-même en inscrivant chaque numéro de série et le nom de chaque propriétaire. Je crois que le bill, dans sa formulation actuelle, est très précis et n'exige rien du distributeur.

Si vous le permettez, je vais vous lire une partie du témoignage du président de *Goodyear Tire and Rubber Company of Canada Limited* devant le Sénat, sur ce même sujet. M. MacNeill déclarait et je cite:

«Vous devez vous rendre compte qu'il s'écoule un assez bon moment, pour ce qui est du marché de remplacement, entre le temps où le pneu est fabriqué et celui où il est mis sur le marché. Par exemple, nous commençons à fabriquer les pneus d'hiver en juin et nous ne commencerons à les vendre qu'en novembre; ils n'atteindront pas le consommateur avant novembre. Donc, si l'on découvre un défaut, nous savons exactement où sont ces pneus. Au cours des cinq années où j'ai été président de Goodyear, nous n'avons connu qu'un cas insignifiant de ce genre et il a été très facile de trouver les pneus parce qu'ils étaient dans le pipe-line (sic). S'il y a un défaut, notre système de contrôle de la qualité nous permet de le découvrir très rapidement.»

[Texte]

**The Chairman:** Dr. Campell, could you tell us what you are reading from and the page, please?

**Mr. Campbell:** That is on page 2-17 of the transcript of the Transport and Communications Committee of the Senate, dated April 4, 1974.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Watson:** With regard to the card system that is used in the United States to keep track of the ultimate consumers, did you say that Canadians were already using this system, that we were already plugged into this system in certain instances with certain manufacturers, or were you just saying that this was a possibility?

**Mr. Campbell:** This is just a possibility. The system has been designed and is in place at the present time.

**Mr. Watson:** And you have had assurances from the manufacturers that it would be possible for Canadians to plug into this system?

**Mr. Campbell:** I believe that is what Mr. Graydon alluded to last night, that it would be an extension of that U.S. type of system.

**Mr. Watson:** So the hardware is there and it would be just simply a matter of extending it.

I am still not clear, sir, why this  $\mathcal{C}$  thing, this trademark, is necessary. What useful purpose does that serve? Why is it essential?

**Mr. Campbell:** The law is based upon the Trade and Commerce clause of the constitution. In order to invoke that clause, which provides the federal government with power over international and interprovincial trade, it is necessary to phrase the law in such a way that it is an offence to move a tire across a provincial border or an international border unless it has a mark on it...

**Mr. Watson:** I see.

**Mr. Campbell:** ... it is the property of the Government of Canada, Her Majesty the Queen—and then the standards are attached as a condition of using the mark.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson.

Mr. Hnatyshyn.

• 1140

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I want to apologize to Mr. Campbell for not being at the previous meetings. There was something I wanted to raise respecting the interpretation of the act.

I spoke on this particular bill at the time of second reading. I do not know whether you have had an opportunity of looking at my remarks of that time, but there were some aspects of the operation, as far as it affects the Ministry of Transport and, particularly, the Road and Motor Vehicle Traffic Safety branch, that have caused me a little concern. I wanted some clarification on the powers the department has, particularly your branch, over the enforcement of reasonable standards of tire safety across the country.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Campbell, pourriez-vous nous donner la référence, s'il vous plaît?

**M. Campbell:** C'est tiré des délibérations du Comité sénatorial des transports et des communications du 4 avril 1974, pages 2-17 et 2-18.

**Le président:** Merci.

**M. Watson:** J'aimerais maintenant parler du système de cartes utilisé aux États-Unis pour retracer l'utilisateur final; avez-vous dit que les Canadiens utilisaient déjà ce système, dans certains cas, ou disiez-vous que c'était simplement une possibilité?

**M. Campbell:** Il s'agit d'une possibilité mais le système est déjà conçu et en place, à l'heure actuelle, aux États-Unis.

**M. Watson:** Et les fabricants vous ont assuré que les Canadiens pourraient se prévaloir de ce système?

**M. Campbell:** Je crois que c'est ce que voulait dire M. Graydon hier soir, c'est-à-dire qu'il s'agirait d'une extension du système américain.

**M. Watson:** Donc, tout est en place. Il s'agit simplement d'agrandir le réseau.

Je n'ai pas très bien compris, monsieur, pourquoi cette marque de commerce,  $\mathcal{C}$  est nécessaire. A quoi sert-elle? Pourquoi est-elle essentielle?

**M. Campbell:** La loi est fondée sur l'article de la constitution portant sur le commerce. Afin de se prévaloir de cet article, qui confère au gouvernement fédéral certains pouvoirs en matière de commerce international et interprovincial, il est nécessaire de formuler la loi de façon à ce que le transport d'un pneu au-delà d'une frontière provinciale ou internationale, constitue une infraction à moins qu'une marque n'y soit...

**M. Watson:** Je vois.

**M. Campbell:** ... fixée, de façon à indiquer que le pneu est la propriété du gouvernement du Canada, de Sa Majesté la reine... ensuite il est permis de fixer des normes en vue de l'utilisation de la marque de commerce.

**Le président:** Merci, monsieur Watson.

Monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Campbell de bien vouloir m'excuser d'avoir manqué les réunions précédentes. J'aimerais soulever une question au sujet de l'interprétation de la loi.

À la Chambre, lors de la deuxième lecture, j'ai dit ce que je pensais de ce bill. Je ne sais si vous avez eu l'occasion de lire mes remarques, qui portaient sur certains aspects de toute cette transaction, du point de vue du ministère des Transports et, plus particulièrement, du point de vue de la direction de la sécurité automobile et routière. J'aimerais avoir quelques précisions au sujet des pouvoirs du ministère, surtout de ceux de votre direction, pour assurer l'application de normes de sécurité raisonnables.



[Text]

As I indicated in my remarks on second reading, this act, it seems to me, is almost identical to the Motor Vehicle Safety Act in its main provisions. One would almost say they were identical, with the exception of the insertion of the word "tire" in the appropriate places.

By way of background, let me say that my experience has been in one aspect of motor vehicle safety and it came about because of a complaint by a constituent concerning steering wheels and mechanisms on 1969-70 Chevrolets. You will recall a recent news release put out under the signature of the Minister of Transport on February 6 of this year in which the department rather belatedly came to the conclusion that there might be some defect to which the department should give its attention.

Under the provisions of this bill, you have the authority to inspect and determine whether or not there are defects in tires. Once it is established that there are defects in the manufacture of tires, I take it then, that you can compel the manufacturer to give public notice of that defect to those retailers and owners that have purchased the various tires of which there are records.

You may want to have your legal counsel speak on this, but have you the right to demand a recall of the tires under the provisions of this bill?

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** The violation under the Motor Vehicle Safety Act or this act would be failure to give notification. The defect determination has to be made by the manufacturer, the designer of the tire. Both the Motor Vehicle Safety Act and this act specifically place the responsibility there. Our engineers and officials are not designing these cars and are not designing these tires. I do not think we have the capability of doing that. The ultimate determination has to rest with the manufacturer who has all the records and all the information available.

**Mr. Hnatyshyn:** I am sorry to interrupt, but just to get this quite clear; the act really does not entitle the Ministry of Transport or the Road and Motor Vehicle Traffic Safety branch to make an independent assessment of defects and to come to its own conclusions. You really are relying on the manufacturer to say there is a defect in these particular tires manufactured within a certain time, or a particular brand. Is there no right of independent investigation and determination of defects by the Motor Vehicles Safety Branch?

• 1145

**Mr. Campbell:** Yes. If we are suspicious that a defect might exist—we have heard from the public, for example, or there have been accidents—we test the tires in question, and similar tires, in our laboratories. We have laboratories at our disposal, federal government laboratories. We also make assessments of any accidents through our investigators. We try to reconstruct the accident. We make this complete assessment. If we believe a defect may exist, we present this information to the manufacturer and he then must explain it to us, using this data and further data at his disposal but not at our disposal.

[Interpretation]

Comme je l'ai dit lors de la deuxième lecture, il me semble que la présente loi est presque identique, au niveau de ses dispositions principales, à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. On pourrait presque dire qu'il s'agit de la même loi, à l'exception du mot «pneu» inséré aux endroits appropriés.

Je vous dirai que j'ai acquis de l'expérience dans un seul aspect de la sécurité des véhicules automobiles, à cause d'une plainte formulée par un de mes électeurs au sujet des volants des Chevrolets 1969-1970. Vous vous rappellerez sans doute un communiqué de presse du ministre des Transports, en date du 6 février de cette année, dans lequel le ministère tirait, assez tardivement, la conclusion qu'il avait pu y avoir un défaut auquel il devrait s'intéresser.

En vertu des dispositions du présent bill, vous aurez l'autorité nécessaire pour inspecter les pneus et déterminer s'ils présentent ou non des défauts. S'il est établi qu'ils en présentent, je suppose que vous pourrez obliger le fabricant à informer les détaillants et les acheteurs concernés, pour lesquels il y a des dossiers.

Vous voudrez peut-être que votre conseiller juridique réponde mais avez-vous le droit d'exiger le rappel des pneus en vertu du présent bill?

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** L'infraction en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles ou en vertu de la présente loi comporterait le défaut de donner avis. C'est au fabricant du pneu qu'il revient de constater le défaut. La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la présente loi stipulent expressément que la responsabilité est la sienne. Nos ingénieurs et fonctionnaires ne conçoivent ni les voitures ni les pneus. Je ne crois pas que nous en soyons capables. C'est donc au fabricant, qui détient les dossiers et renseignements nécessaires, que revient la tâche de prendre la décision finale.

**M. Hnatyshyn:** Excusez-moi de vous interrompre, mais je veux bien comprendre; la loi ne permet ni au ministère des Transports ni à la Direction de la sécurité automobile et routière d'effectuer une évaluation indépendante des défauts et de tirer leurs propres conclusions. Vous comptez donc sur les fabricants pour qu'ils mentionnent les défauts constatés dans des pneus fabriqués pendant une certaine période de temps ou pour une marque particulière. La direction de la sécurité automobile et routière n'a-t-elle aucun droit d'enquête indépendante et d'évaluation des défauts?

**M. Campbell:** Oui, si elle soupçonne qu'il existe un défaut; ainsi, dans le cas de plaintes ou d'accidents, nous effectuons des tests sur les pneus en question et des pneus semblables, dans nos laboratoires. Nous disposons à cet effet des laboratoires du gouvernement fédéral. Nos enquêteurs étudient également les accidents, pour en faire une évaluation complète. Si nous croyons qu'un défaut existe, nous en informons le fabricant, qui doit nous donner des explications.

[Texte]

On that basis he may determine that there is defect and he is going to recall. Then he abides by these provisions. If he makes a determination that a defect does not exist, we would have to take him to court with our evidence and say that in our opinion he has violated the act because a defect does exist. The court would make the ultimate determination as to whether there was a defect or not. It would not be our judgment. It would have to be the court's.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Put me down for a second round.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Campbell, I have been concerned about this bill for a couple of years, mainly from the point of view of the seller, and maybe even in some cases the seller might be large enough to be called a distributor.

You are really only after the importer and the manufacturer. Are you not?

**Mr. Campbell:** The offences with respect to the standards can only be committed by the manufacturer and the importer.

**Mr. Horner:** But you are placing a whole lot of work upon the seller of the tires.

**Mr. Campbell:** We do not believe we are, sir.

**Mr. Horner:** You do not believe you are.

**Mr. Campbell:** No.

**Mr. Horner:** You have never sold tires and had to fill out the government forms.

**Mr. Campbell:** There is no obligation in the proposed act on the seller.

**Mr. Horner:** On the seller's part.

**Mr. Campbell:** No. It is not even mentioned in the proposed act.

**Mr. Horner:** Let us suppose the seller is the distributor. Let us suppose he is a little bigger than just a straight retailer. There is no obligation on him either.

**Mr. Campbell:** Could we take a specific example?

**Mr. Horner:** If you have one in mind.

**Mr. Campbell:** Perhaps Mr. Lottridge's firm is an example we could use. As I understand it, Mr. Lottridge is both a vendor and a distributor, in that he sells directly to the public and in addition he may sell in quantities to some garages who in turn sell to the public.

His only obligation, as far as I can tell, under the proposed act would be that if he received from a manufacturer a letter saying that a certain batch of tires are defective and they are identified by such and such serial numbers, he would be obligated under the act to pass that information on to any dealers to whom he might have sold those tires. That would be a question of copying a letter and mailing it to them.

[Interprétation]

Compte tenu de la situation, il pourra décider s'il y a défaut et rappeler la marchandise. Il respectera alors les dispositions de la loi. Toutefois, s'il estime qu'il n'y a aucun défaut, nous pourrions tenter des poursuites, en nous fondant sur nos éléments de preuve, et faire valoir qu'à notre avis le fabricant a violé la loi. Le tribunal trancherait la question. Ce ne serait pas notre jugement, ce serait celui du tribunal.

**Le président:** Merci, monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Voulez-vous m'inscrire pour le deuxième tour?

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Campbell, je m'intéresse à ce bill depuis plusieurs années, surtout du point de vue du vendeur ou du distributeur.

Dans le cas présent, vous ne vous intéressez qu'à l'importateur et au fabricant, n'est-ce pas?

**M. Campbell:** Seuls le fabricant et l'importateur peuvent commettre des infractions aux normes.

**M. Horner:** Mais vous demandez au vendeur des pneus d'effectuer beaucoup de travail.

**M. Campbell:** Je ne crois pas.

**M. Horner:** Vous ne croyez pas?

**M. Campbell:** Non.

**M. Horner:** Vous n'avez jamais vendu de pneus ni rempli de formulaires gouvernementaux?

**M. Campbell:** La loi proposée ne contient aucune obligation visant le vendeur.

**M. Horner:** Visant le vendeur?

**M. Campbell:** Non.

**M. Horner:** Supposons que le vendeur soit un distributeur. Supposons que son commerce soit un peu plus important que celui d'un simple détaillant. Il n'a aucune obligation non plus.

**M. Campbell:** Pourrions-nous prendre un exemple précis?

**M. Horner:** Si vous en avez un en tête.

**M. Campbell:** Peut-être pourrions-nous prendre la société de M. Lottridge, à titre d'exemple? A ma connaissance, M. Lottridge est vendeur et distributeur en ce sens qu'il vend à la fois directement au public et en gros à certains garages, qui, à leur tour revendent les pneus au public.

Sa seule obligation, à ma connaissance, en vertu du projet de loi, serait au cas où, il recevrait une lettre du fabricant le prévenant que les pneus d'un certain lot sont défectueux, de transmettre ce renseignement à tous les concessionnaires à qui il en aurait vendu. Il lui suffirait de photocopier la lettre et de la leur transmettre.



[Text]

**Mr. Horner:** If he did not get the notification from the manufacturer, he would not have a worry in the world.

**Mr. Campbell:** That is correct.

**Mr. Horner:** Nobody would come back at him.

**Mr. Campbell:** I think that is his only obligation under the proposed act in that particular instance.

**Mr. Horner:** There is one other aspect of it. You mentioned, Mr. Campbell, that these defective tires may well cause, I think you said, one per cent of the accidents. Across Canada that would be looked upon as quite a large number of accidents. I agree with that statement. In passing this legislation, what percentage of accidents will we prevent?

**Mr. Campbell:** I could not possibly say, sir. I do not believe there is any way of predicting that.

• 1150

**Mr. Horner:** The gentleman to my left suggests none at all; I do not know whether he is right or not.

In the brief submitted to the Committee, a gentleman from the United States speaking in Toronto suggested that the cost of the United States program is tremendous, in the sense of the number of tires defective or deficient. Do you envision that this program would cost Canadian taxpayers nearly as much? I am referring to page 4 of the brief submitted to the Committee by the Retail Tire Dealers' Association of Canada, I guess, where they quote from a speech by Mr. Len Barnes, editor of Automobile Club of Michigan's "*Motor News*", where he says:

In 1973, U.S. motorists spent \$111 million to register 148 million tires... with less than 100,000 deficient ones recalled which could have caused an accident.

Will the program encompassed in Bill S-8 cost 10 per cent of that figure—using the ratio often used here in government? Are we dealing with a bill that is going to cost \$10 million? Is that a fair estimate?

**Mr. Campbell:** I do not believe so.

**Mr. Horner:** As I look upon the economy of Canada today, we have to cut down the cost of doing business in Canada. You attempted to reassure me that this would not increase the cost for a dealer or a distributor in doing business in Canada. I am not fully assured of that, but you attempted to do that.

I am also concerned about the cost to government, because we all have to do our bit to cut down on government spending. Mr. Trudeau, the Prime Minister, tells us that repeatedly. I want to be a dutiful servant of my people and cut down their taxes.

Could you give us an estimated cost of this piece of legislation to the taxpayers of Canada? You could not give me an estimated cost as to the number of accidents it is going to save, but I will assume that it would save one or two or three or four—some number, in any case. But what are we going to pay for it?

**Mr. Campbell:** All tires manufactured in Canada at present and, we believe, the vast majority of tires imported into Canada, already comply with this regulation. This is an attempt to make it universal.

[Interpretation]

**M. Horner:** Si le fabricant ne lui faisait parvenir aucun avis, il n'aurait pas à s'en faire?

**M. Campbell:** C'est exact.

**M. Horner:** Personne ne pourrait s'en prendre à lui par la suite?

**M. Campbell:** Je crois que ce serait là sa seule obligation.

**M. Horner:** Il y a un autre aspect. Vous avez mentionné, monsieur Campbell, que les pneus défectueux sont probablement la cause d'un pourcent des accidents. Pour tout le Canada, cela constituerait un grand nombre d'accidents et je suis d'accord. En adoptant cette loi, quel est le pourcentage d'accidents que nous pourrions empêcher?

**M. Campbell:** Je ne peux vraiment pas vous le dire. Je ne crois pas que nous puissions faire une telle prédiction.

**M. Horner:** Mon collègue dit que nous n'en éviterons aucun; je ne sais pas, il a peut-être raison.

Dans un exposé présenté au Comité, quelqu'un des États-Unis a laissé entendre, à Toronto, que le coût du programme américain est effarant, vu le nombre de pneus défectueux. Croyez-vous que le programme proposé coûterait aussi cher aux contribuables canadiens? Je parlais de la page 4 de l'exposé présenté au Comité par la *Retail Tire Dealers' Association of Canada*, citant un discours de M. Len Barnes, éditeur de la revue du Club automobile du Michigan "*Motor News*", où il est dit:

En 1973, les automobilistes américains ont dépensé 111 millions de dollars pour faire enregistrer 148 millions de pneus... à un taux de rappel de 100,000 pneus défectueux qui auraient pu provoquer des accidents.

Le programme envisagé dans le Bill S-8 coûtera-t-il 10 p. 100 de ce chiffre, si on utilise le rapport souvent utilisé par le gouvernement? Est-ce que nous parlons d'un bill qui va coûter 10 millions de dollars?

**M. Campbell:** Je ne le crois pas.

**M. Horner:** Si je regarde notre situation économique actuelle, je constate que nous devons diminuer le coût de nos activités commerciales. Vous essayez de me rassurer en me disant que cette mesure n'augmentera pas les frais des vendeurs ou des distributeurs. Je n'en suis pas convaincu, mais c'est ce que vous avez essayé de me faire croire.

Je m'inquiète également de savoir ce qu'il en coûtera au gouvernement, car nous devons tous faire notre part pour diminuer les dépenses gouvernementales. M. Trudeau, le premier ministre, nous le répète sans cesse. Je tiens à bien servir le peuple et à réduire ses impôts.

Pouvez-vous nous donner une estimation de ce que coûtera cette loi aux contribuables canadiens? Vous n'avez pas pu me donner le nombre d'accidents que nous allions éviter, mais je présume que ces mesures en empêcheraient au moins 1, 2 ou 3 ou 4. Mais qu'est-ce qu'il nous en coûtera?

**M. Campbell:** Tous les fabricants de pneus Canada et la grande majorité des importateurs, à l'heure actuelle et à notre connaissance, se conforment déjà à cette réglementation. Nous essayons de rendre le système universel.

[Texte]

**Mr. Horner:** This is an attempt to what?

**Mr. Campbell:** Make it universally applicable so that there are no loopholes.

**Mr. Horner:** But if they all apply already, which ones are you going to catch up on?

**Mr. Campbell:** It is possible to import tires into this country that do not comply with these regulations, with these standards.

**Mr. Horner:** Could we not just have the customs people reject them at the border, those tires that do not meet . . .

**Mr. Campbell:** They do not have the authority at present.

**Mr. Horner:** Are you suggesting to me that foreign countries are actually using Canada as a dumping ground, and dumping inferior products they cannot sell in their own country into Canada?

**Mr. Campbell:** There is a fear that this might happen.

**Mr. Horner:** Is it happening now?

**Mr. Campbell:** Mr. Kempling had some comments. I am not able to document this . . .

**Mr. Horner:** I did not hear Mr. Kempling, but you are the one who is presenting this legislation to Parliament and you suggest that this may be happening. Have you any evidence to prove that it is happening, or any evidence . . .

**Mr. Campbell:** Two years ago the United States government prohibited the sale of reclassified tires in the United States. These are tires that did not meet the U.S. government safety standards and were being marked for farm use only—or some similar marking. They prohibited the sale of those tires in the United States because they were finding their way onto the roads, and being used on highways, and they were dangerous.

They felt that the simplest thing to do was just get them off the market, so prohibit the sale. There were millions of these tires involved.

• 1155

Our colleagues in the United States Department of Transportation told us that those tires were not being destroyed, they were being exported. They did not know whether those tires—any of them—had been sent into Canada. They did know that they had been sent to other countries. The provincial governments did have some indication that Canada was being considered as a dumping ground. That prompted the final request from the provinces for this type of legislation to provide a means of prohibiting the importation of such tires.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner. Mr. Mazankowski.

**Mr. Horner:** Put me down again, Mr. Chairman, I had not quite finished. Another minute or two and I would have been finished.

**The Chairman:** You have already had more than your time, Mr. Horner.

**Mr. Mazankowski:** My question arises out of the comments that Dr. Campbell made with respect to the fact that if a manufacturer detected a batch of tires that in their opinion were defective and that had gone out to a distributor or dealer, the obligation would be on the part of the distributor or the dealer to ensure that those tires were sent back. What happens if some of them were sold? Does that obligation still apply?

[Interprétation]

**M. Horner:** Vous essayez de quoi?

**M. Campbell:** Nous essayons de le rendre universel, de façon à ce qu'il n'y ait aucune lacune.

**M. Horner:** Mais les normes sont déjà appliquées, qu'allez-vous pincer?

**M. Campbell:** Il est possible, aujourd'hui, d'importer des pneus qui ne se conforment pas à cette réglementation, à ces normes.

**M. Horner:** Ne pourrions-nous pas demander aux douaniers de les inspecter à la frontière et de rejeter les pneus qui ne répondent pas . . .

**M. Campbell:** Ils n'ont pas l'autorité nécessaire, à l'heure actuelle.

**M. Horner:** Est-ce que vous essayez de me dire que les pays étrangers se servent du Canada comme d'un dépôt où ils rejettent les produits inférieurs qu'ils ne peuvent vendre chez eux?

**M. Campbell:** On craint que cela puisse se produire.

**M. Horner:** Est-ce que cela s'est déjà produit?

**M. Campbell:** M. Kempling avait certains commentaires. Je ne peux apporter aucune preuve . . .

**M. Horner:** Je n'ai pas entendu M. Kempling, mais c'est vous qui présentez cette loi au Parlement et c'est vous qui dites que cela se fait. Avez-vous des preuves qui le laisseraient croire ou des preuves que . . .

**M. Campbell:** Il y a deux ans, le gouvernement américain interdisait la vente de pneus reclassifiés sur son territoire. Il s'agit de pneus qui ne répondaient pas à ses normes de sécurité et qui étaient destinés à un usage agricole ou à un usage de ce genre. On en avait interdit la vente aux États-Unis parce qu'ils étaient dangereux.

On estimait que ce qu'il y avait de plus simple à faire c'était de retirer ces pneus du marché, d'en interdire la vente. Il y en avait des millions.

Nos collègues américains du *Department of Transportation* nous ont dit que ces pneus n'ont pas été détruits mais exportés. Ils ne savaient pas s'il y en avait qui avaient été exportés au Canada. Les pneus étaient simplement dirigés vers d'autres pays. Les gouvernements provinciaux pour leur part, avaient des raisons de croire que le Canada était considéré dans cette affaire comme un simple dépôt. Ils ont demandé que soit adoptée une loi pour empêcher l'importation de ces pneus.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Horner. Monsieur Mazankowski.

**M. Horner:** Veuillez inscrire mon nom pour un autre jour. J'en avais encore pour quelques minutes.

**Le président:** Je vous ai déjà accordé plus de temps que ce à quoi vous aviez droit, monsieur Horner.

**M. Mazankowski:** Ma question a trait à une observation de M. Campbell; il a dit que lorsque le fabricant s'apercevait qu'il y avait des pneus qui étaient défectueux et qui avaient déjà été envoyés aux distributeurs ou aux détaillants, il appartenait à ces derniers de s'assurer que les pneus étaient renvoyés. Mais si les pneus étaient vendus, l'obligation subsistait-elle?



[Text]

I was under the impression that the spirit of this bill was to be a transaction between the consumer and the manufacturer in terms of the recall campaign. But I think you have confused it somewhat, with all due deference, by saying that the obligation would be on the distributor or the dealer to ensure that these tires got back to the manufacturer. If in the manufacturer's view there was a batch of defective tires that had gone out, they had detected it but they had already gone out to dealers' stock, you said, sir, that the onus would be on the distributor or the dealer to return the tires. My question is, what happens if some of them were sold?

**Mr. Campbell:** The obligation is on the manufacturer under this legislation to give the notification of defect. I think I cited a particular instance of a distributor operating within a local area where he would have an obligation to pass on information received from the manufacturer to assist the manufacturer in pulling tires back. The ultimate obligation rests with the manufacturer, the primary responsibility.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but there would be no legal responsibility or obligation on the part of the dealer if, say for example, half a dozen of the tires got into customers' hands, and I think you left that impression there. I just wanted to clear that up.

**Mr. Campbell:** I am sorry, but if the tires at the present time get out into use, are purchased by users, the manufacturer will make an attempt to recall those and, indeed, if he knows the locality, he can advertise or use the press in some way to try to identify and alert those people to bring their cars back and have the tires replaced.

**Mr. Mazankowski:** Then a follow-up to that. If the spirit and thrust of this bill is the co-operation between the end-user and the manufacturer, why do we have to draw the distributor into this piece of legislation? I think the distributor was brought in prior to the government amendments being presented before us, and I think adoption of the amendments—which I presume will be adopted in some way, shape or form—tends to minimize the import of the distributor in this particular case, because the distributor in many cases is, in effect, the dealer.

We will probably get into more discussion on that when we get into the position of the distributor.

**Mr. Campbell:** The distributor, of course, could be a brand name such as Canadian Tire.

**Mr. Mazankowski:** But can you get around that by redefinition of "manufacturer", of course, as well?

**Mr. Campbell:** The distributor could also be a company, an intermediate distribution company, wholly owned by the manufacturer. And, of course, he is prohibited in this bill from trading internationally or interprovincially products which bear this mark and are to be in compliance with the regulations.

• 1200

**Mr. Mazankowski:** Well, perhaps there is room for dressing up the definition of manufacturer to encompass that. If the administration of this bill and the effectiveness is going to depend upon the co-operation between the manufacturer and the ultimate end user, the consumer, I think we should try to dress up our definition of manufacturer so that it is broad enough to encompass all those foreseeable situations which you describe, and eliminate bringing in

[Interpretation]

Je pensais que le bill portait essentiellement sur la transaction qui intervenait entre le consommateur et le fabricant, et insistait sur la possibilité de rappel par ce dernier. En toute déférence, je dois vous dire que vous avez mêlé les cartes en parlant d'obligation, de la part du distributeur ou du détaillant, de s'assurer que les pneus soient renvoyés au fabricant. Vous avez dit que lorsqu'un fabricant s'aperçoit qu'il y a eu des pneus défectueux qui ont été envoyés aux distributeurs et aux détaillants, c'est à ces derniers de les lui renvoyer. Que se passe-t-il si les pneus ont déjà été vendus?

**M. Campbell:** La présente mesure prévoit que le fabricant doit donner avis de la défectuosité. J'ai dit tout à l'heure que le distributeur, qui vend dans une région donnée, a le devoir de faire circuler les renseignements qui lui sont fournis par le fabricant, afin d'aider ce dernier à récupérer les pneus défectueux. La responsabilité ultime appartient cependant au fabricant.

**M. Mazankowski:** Et vous avez semblé dire que le détaillant n'avait aucune responsabilité ni obligation lorsqu'il y avait une certaine quantité de ces pneus, mettons une douzaine, qui avaient déjà été vendus. Je voulais que vous me précisiez votre pensée à cet égard.

**M. Campbell:** Je regrette, mais si les pneus ont déjà été vendus, s'ils ont déjà trouvé acheteurs, le fabricant doit essayer de les retrouver; s'il sait dans quelle région ils ont été vendus, il peut mettre des annonces dans les journaux pour indiquer aux gens qu'ils doivent ramener leur voiture et faire changer leurs pneus.

**M. Mazankowski:** J'ai encore une question à vous poser. Si le présent bill a pour but d'amener une meilleure coopération entre l'utilisateur et le fabricant, que vient y faire le distributeur? Celui-ci avait un rôle avant que le gouvernement n'intervienne avec ses amendements, lesquels seront probablement adoptés, d'une façon ou d'une autre; maintenant ce rôle est diminué considérablement puisque le distributeur est, dans bien des cas, le détaillant.

Nous pourrions en reparler au moment où nous étudierons la situation du distributeur.

**M. Campbell:** Le distributeur peut être une compagnie comme *Canadian Tire*.

**M. Mazankowski:** Vous pouvez toujours redéfinir le terme «fabricant».

**M. Campbell:** Le distributeur peut être une compagnie, un intermédiaire, une filiale appartenant entièrement au fabricant. En vertu du présent bill, il est évidemment empêché de vendre internationalement ou interprovincialement les produits portant la marque commerciale et qui sont visés par les règlements.

**M. Mazankowski:** Il y a peut-être une façon de redéfinir le terme de «fabricant» pour l'inclure. Si l'application efficace de la présente mesure doit dépendre de la coopération entre le fabricant et l'utilisateur il faut trouver une définition du terme de «fabricant» qui soit suffisamment étendue pour porter sur tout genre de situation et pour éviter que le distributeur n'ait à intervenir. De la façon dont les choses se présentent maintenant, les détaillants ou les distribu-

[Texte]

distributor, because I think it has an implication which involves dealers or distributors, etc., and I think it becomes somewhat cloudy.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** We have looked at this quite carefully this morning and on previous occasions, and we just cannot see a way around the particular problem you are referring to. But, I wish to reiterate that the primary obligation, the obligation for compliance with the standards, rests upon the manufacturer and the importer, only. He also is responsible for defect notification. The government would only have authority to require the manufacturer to establish some sort of record-keeping registration system. The only place the dealer himself would not be involved under the legislation is not mentioned. The object of the legislation was to get away from the dealer, where the responsibility rests at the present time in every province. If the small independent distributor, such as Mr. Lottridge—and perhaps I should not refer to him as a small independent distributor—could pass on information, and we believe that he has that obligation and responsibility at the present time, although it is not clear in the law. This is a codification; this tells him what he can do to discharge his responsibility.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** Just to carry on that line of discussion. I hope we do not get too specific in the terminology of distributor, dealer and so forth, because this is part of the retailing operation of tires and the definitions change and the function changes, which I am sure you realize. I think what you are trying to say here, if I read it properly, is that if we do not leave the word "distributor" in there, we will not cover the brand-name tires, item one, and we will not cover distributors, who, in turn, resell to dealers, who may have in their possession tires that are deemed to be defective by the manufacturer. Therefore, there would be no obligation on the part of the manufacturer to notify the distributor that there is a defective tire and he may have some in his possession. I think this is the sense of what you are saying. I would think it is just good business practice that the manufacturer, under normal circumstances would, as he does right now, notify his distributors of defective tires. The weakness I see in what you are saying is that the distributor then notifies the dealer but, what does the dealer do? Does the dealer notify the end user or does it stop there? The obligation then would be for the dealer to return his tires to the distributor and the distributor to return them to the manufacturer. But the point Mr. Horner and Mr. Mazankowski, I think were making, is that if some of these tires were out to the end user, assuming that the man had recorded them on a card, he would get a certified letter as prescribed in the bill here, telling him that he may be in possession of a defective tire. But I just hope you realize that the merchandising operations in tires and in all products are very fluid. A man may very easily start off as a dealer in tires, find that he has a market—he may have expertise in that area—and by reason of the volume of tires he sells he then is classed as a distributor. He may then be classed as a warehouse distributor, where he acts as a

[Interprétation]

teurs peuvent être appelés à jouer un rôle, ce qui peut contribuer à créer de la confusion.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Nous avons longuement examiné le problème ce matin et à plusieurs reprises auparavant; nous ne pouvons absolument pas l'éviter. Mais je répète que la responsabilité ultime, l'obligation de s'en tenir aux normes établies, appartient au fabricant et à l'importateur. Ce sont ces derniers qui doivent donner avis de défectuosité. Le gouvernement a le pouvoir de forcer le fabricant à établir un système de cartes d'inscription. Il n'y a pas de rôle précis pour le détaillant dans la loi. Le but de la loi est justement d'avoir un système qui s'éloigne du détaillant, sur lequel repose actuellement toute la responsabilité dans les provinces. Nous considérons que le petit distributeur indépendant, comme M. Lottridge, je ne devrais peut-être pas l'appeler un petit distributeur, peut diffuser les renseignements que lui communique le fabricant et a même l'obligation de le faire en vertu de la loi actuelle, quoi que ce ne soit pas clairement établi. La présente mesure est une codification; elle indique au détaillant comment il peut s'acquitter de cette responsabilité.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Je vais rester dans la même veine. J'espère cependant que nous n'allons pas nous engager trop avant dans une discussion sur les définitions de distributeur, détaillant et le reste; tout cela n'est qu'un aspect du commerce des pneus et les définitions, comme les fonctions, peuvent toujours changer. Si je vous ai bien compris, ce que vous disiez, c'est que s'il n'est pas question de «distributeur» dans la présente mesure, peuvent échapper à son contrôle, d'une part, les pneus portant une marque commerciale, et d'autre part, les distributeurs, qui revendent les pneus aux détaillants et qui peuvent avoir en leur possession les pneus défectueux des fabricants. Il n'y aurait alors pas d'obligation de la part des fabricants d'aviser les distributeurs qu'ils peuvent avoir des pneus défectueux. Je crois que c'est ce que vous avez voulu dire tout à l'heure. Pour les fabricants, c'est simplement la façon de procéder normale en affaires d'aviser, comme ils le font d'ailleurs maintenant, les distributeurs qu'ils peuvent avoir chez eux des pneus défectueux. Le problème, avec la solution que vous proposez, est que le distributeur est appelé à aviser le détaillant. A partir de ce moment, que doit faire le détaillant? Doit-il essayer de communiquer avec son client? Il ne reste plus, pour le détaillant, qu'à reprendre possession des pneus et à les envoyer au distributeur, lequel doit les renvoyer au fabricant. MM. Horner et Mazankowski disaient tout à l'heure que si les pneus avaient déjà été vendus et que les acheteurs avaient rempli une carte, ils devaient recevoir une lettre recommandée, en application de la présente mesure, les avisant qu'ils étaient en possession de pneus défectueux. Mais vous devez sûrement vous rendre compte que le processus de vente des pneus comme de tous les autres produits peut être extrêmement flexible à certains moments. Quelqu'un peut commencer comme vendeur de pneus, s'apercevoir que le



## [Text]

warehouse for a manufacturer and sells to distributors who in turn sell to dealers who in turn sell to end users. So it becomes very complicated when we tie the term distributor down too tight. If a man moves from one to the other his responsibilities become somewhat extended, and what we are endeavouring to do is to get from the manufacturer to the end user.

• 1205

I believe Mr. Mazankowski's point about extending the meaning of the word manufacturer to include anyone who has tires manufactured for him under a brand name would adequately cover that distributor section, if we said, for instance, that Canadian Tire or Simpsons-Sears or Eaton's or Imperial Oil or any of those who have tires manufactured for them by a tire manufacturer under their brand name should be classed as a manufacturer and be responsible for his own recall system. Some of those brand name people may use three or four different manufacturers, you see. If we expand that terminology to include the brand-name distributor, as you call him, as a manufacturer, I think it would adequately cover that. Then we get back into this straight line from the manufacturer to the end user. You may want to comment on that.

The only other thing that concerns me while we are talking generally about the thrust of the bill is that, although you are at present the Director and your intent may be a certain thing, I am concerned that we put out a piece of legislation that is workable and practical. If we find some defects in it, then let us amend it. What you interpret the bill to be and anything you say at this Committee and anything we say in the House of Commons has no impact in the courts at all, as we well know. It has been held many times. So that what we are trying to do, in all sincerity, is see that we can produce a good piece of legislation that is readable and understandable by the people who are going to use it, because none of them are legal experts.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Kempling: I think if we can . . .

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Kempling: . . . simplify it and clarify it in that way, we will have a workable piece of legislation that we can get through. It will be to the benefit of all concerned, including the provinces and the consumer.

You may want to comment on my previous remark about the manufacturers and brand names.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I will begin in response to Mr. Kempling and then ask Dr. Campbell to add a few comments too.

## [Interpretation]

marché est excellent, et s'il est quelque peu compétent et obtient quelque succès, devenir bientôt distributeur. Il peut être considéré dès lors comme intermédiaire ou distributeur pour un fabricant, il peut vendre des pneus à des sous-distributeurs qui les revendent eux-mêmes à des détaillants. Il est donc extrêmement difficile de donner au terme de «distributeur» une définition bien précise. Selon que le distributeur passe d'une étape à une autre, ses responsabilités sont accrues. Ce que nous voulons, nous, par la présente mesure, c'est établir un contact entre le fabricant et l'utilisateur.

Je suis d'accord avec M. Mazankowski qui veut que la définition du terme de «fabricant» soit étendue de façon à inclure les compagnies qui font fabriquer des pneus et qui les revendent sous leur marque de commerce; je pense que de cette façon un aspect de l'activité du distributeur pourrait être inclus. Par exemple, si *Canadian Tire*, *Simpsons-Sears*, *Eaton's* ou *Imperial Oil* font fabriquer des pneus pour les revendre sous leur marque de commerce, ces compagnies doivent être considérées elles-mêmes comme fabricants de pneus et être assujetties au système de rappel. Ces compagnies peuvent s'adresser à trois ou quatre fabricants différents. Si ces distributeurs qui utilisent une marque de commerce peuvent être assujettis à la loi comme fabricants, c'est déjà un problème de réglé. Nous pouvons revenir à ce contact direct qu'il doit y avoir entre le fabricant et l'utilisateur. Vous voulez peut-être développer ce sujet davantage.

Il y a un autre point qui me préoccupe concernant l'insistance particulière du bill, quoique vous soyez pour le moment seulement chargé d'une direction et que votre travail puisse être limité à un domaine bien précis, et c'est la possibilité pour le bill d'être efficace et pratique. S'il a des défauts, nous devons les corriger. Votre opinion, à vous, concernant le bill et tout ce que vous pouvez en dire devant le Comité, comme tout ce que nous pouvons en dire à la Chambre des communes, n'a pas d'effet devant les tribunaux. Vous le savez aussi bien que moi. Nous devons donc essayer d'adopter une mesure législative qui puisse être lue et comprise par les gens qui vont devoir s'y conformer, parce qu'ils ne sont pas nécessairement experts en droit.

Une voix: Bravo!

M. Kempling: Nous devons si c'est possible . . .

Des voix: Bravo!

M. Kempling: . . . simplifier et clarifier le bill, en faciliter la compréhension. Tout le monde doit y gagner, les provinces et les consommateurs.

Vous avez peut-être quelques observations à faire au sujet des fabricants et des compagnies qui font fabriquer leurs pneus ailleurs et qui les vendent sous leur marque de commerce.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, si vous le permettez, je vais commencer à répondre à M. Kempling, puis inviter M. Campbell à compléter.

[Texte]

Certainly with respect to your final remarks, Mr. Kempling, the whole thrust of the government's work in connection with this particular legislation is, of course, the same as yours: to try to establish a practical, workable kind of law that will in effect deal with a pretty difficult problem. Of course we do not see any merit either in establishing a series of rules and regulations, in fancy jargon, that do not serve any practical purpose. That is the whole thrust of everything that we are doing in this connection as well.

On your comments with respect to the use of the word "distributor," I suppose we should first refer to the definition section of the bill, which pretty carefully describes a distributor to include the person who is really in the resale business. I suppose it is possible, as Dr. Campbell and others have pointed out, and in fact likely in many cases, that a person is really in the business of being both a distributor and a dealer.

**Mr. Kempling:** That is right.

**Mr. Goodale:** He is really operating then in two capacities for virtually all purposes. In one capacity, as a distributor, he would incur some obligations under this legislation. As a direct dealer meaning a retailer, he would not. The duties or the obligations of a distributor are pretty carefully restricted in the legislation. I think the word is used twice later on in the bill, once in Clause 5 in dealing with this interprovincial movement situation which Mr. Campbell was discussing earlier and, once in Clause 8 which really has to do with the very pipeline system of distribution which you, yourself, described just a few moments ago. That in itself sets out the difficulty. I would refer again to the comments of Mr. MacNeill which were read into the record earlier by Mr. Campbell. He explained the situation of a manufacturer beginning to produce his winter tires in the spring or early summer, putting them through the pipeline. They do not get to the market until November but between the early summer and November he may discover a defect. The purpose really of Clause 8 is to allow those tires to be retrieved from the pipeline before they get to the ultimate retail position. Once they have gone beyond the retail point into the hands of the consumers, obviously the only physical way under this legislation that they could be effectively recalled would be by the manufacturer who has the records. No one else has the records. The manufacturer would provide a direct notice to the customers who have chosen to file the voluntary notices of purchase with the manufacturer. I think that fairly carefully circumscribes any obligation that may be upon the distributor. Again, I hope the use of the definition section will make the point clear to people reading the legislation.

• 1210

**Mr. Kempling:** It does not clear it up entirely for me at all, Mr. Chairman. I see what you are getting at but it still, I think, when I read Clause 8, you know:

8 (1) Every person . . . , being a manufacturer, distributor or importer of a motor vehicle tire

and so forth and so on:

fails to give notice as provided in subsection (2) of any defect

[Interprétation]

Pour en revenir à ce que vous avez dit, monsieur Kempling, l'intention du gouvernement est certainement d'en arriver à une mesure législative qui soit, comme vous le souhaitez, pratique et efficace, qui permette d'apporter un élément de solution à un problème très complexe. Nous ne voyons pas d'utilité, non plus que vous, d'instituer une série de règlements, rédigés en un jargon difficile à comprendre, qui ne servent absolument à rien. Donc, notre intention est parfaitement claire à cet égard.

En ce qui concerne l'utilisation du terme de «distributeur», nous devons d'abord vous renvoyer à l'article des définitions du bill qui établit clairement que le distributeur doit vendre à des revendeurs. Je suppose qu'il est possible, comme Mr. Campbell et d'autres l'ont signalé, en fait le cas doit se produire assez souvent, qu'il y ait des gens qui soient à la fois distributeurs et détaillants.

**Mr. Kempling:** Exactement.

**M. Goodale:** Mais à ce moment-là leurs responsabilités sont doubles. En tant que distributeurs, il doivent remplir toutes les conditions qui sont posées dans la loi. Comme commerçant direct, qui signifie marchand au détaillant, il n'y serait pas contraint. Les devoirs et les obligations d'un distributeur ont été prudemment limités dans la loi. Subsequemment je pense qu'on étudie le mot deux fois dans le bill, une fois à l'article 5 en ce qui a trait au mouvement interprovincial dont M. Campbell parlait un peu plus tôt, et, une fois à l'article 8 qui touche vraiment au système de distribution que vous avez, vous-même, décrit il y a un moment. Ceci en soi détermine les difficultés. Je reviens encore une fois aux commentaires de M. MacNeill auxquels M. Campbell a fait allusion un peu plus tôt. Il a donné l'exemple d'un fabricant qui commence à fabriquer les pneus d'hiver au printemps ou au début de l'été, et qui commence à les distribuer. Ils ne seront sur le marché qu'en novembre mais entre-temps il peut s'apercevoir d'un défaut. Le but de l'article 8 est de permettre que ces pneus puissent être retirés du système de distribution avant qu'ils parviennent aux détaillants. Une fois entre les mains des consommateurs il est évident que la seule façon, d'après cette loi, qu'ils puissent être rappelés serait par la voie du fabricant qui possède les dossiers. Personne d'autre n'a de dossiers. Le fabricant aviserait directement le client qui a volontairement décidé de faire parvenir son avis d'achat au manufacturier. Je pense que cela restreint prudemment et équitablement les obligations du distributeur. Encore une fois, j'espère que les gens qui liront cette loi seront éclairés par l'article de définition.

**M. Kempling:** Cela ne m'éclaire pas tout à fait, monsieur le président. Je vois où vous voulez en venir mais je lis aussi l'article 8:

8. (1) Toute personne qui, étant fabricant, distributeur ou importateur d'un pneu de véhicule automobile

et ainsi de suite:

Omet de donner de la manière prévue au paragraphe (2) un avis de tout défaut



[Text]

is in violation of the law. The thrust as Mr. Campbell has said is to get the manufacturer and the importer. The manufacturer in the normal course of his business, in the normal commerce he does with the distributor would under normal circumstances recall those tires. In no way would he leave them in the distributor's warehouse. He does not need the compliance of a piece of legislation. That is just good solid business practice. He just would not do it knowing that he could possibly have an end user come back to him as a result of this. The weakness I see is that the distributor is required to notify the dealer. What if the dealer is no longer in business? What happens then? Who does he notify? He could not notify him. You know, people go in and out of business every day. That is something that when we get to that section we can maybe think about a little more because I think we can cover the brand name thing quite adequately. I would like to see that section removed, or that wording removed.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kempling. I have one other questioner but before we proceed, for the benefit of the new members as I feel some of the answers and the questions could be repetitious. We have had two extensive meetings and four sets of witnesses that have explained the bill quite adequately and the intent this morning was that we would proceed clause-by-clause with the bill. There have been several amendments proposed and they might answer a lot of the questions and clarify the very questions that are going to be asked or the answers that are going to be given. It is 12.15 p.m. Is it the intent of the Committee to proceed clause by clause and review the amendments, which are debatable, or is it the intent that we just continue until 12.30 o'clock or 1 o'clock and pass the bill? I have received some comments on caution, that if the bill is not passed, and our slots are limited because of the main estimates, a situation could develop in which Canada could become a dumping ground before the bill is passed. I do not know how true this could be.

**An hon. Member:** Where has it been for the last year?

• 1215

**The Chairman:** I just thought I would mention that. I am in the hands of the Committee. We can continue with Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Chairman. I want to direct my question to Dr. Campbell; it is a point of clarification for me. What actually establishes whether or not a tire is defective and warrants a recall?

**Mr. Campbell:** How is that defect determined?

**Mr. Stewart (Marquette):** Yes, to warrant a recall.

**Mr. Campbell:** Ultimately, it is subjective. If I could, perhaps, describe one case in which we were involved during this past year. We received reports of accidents that appeared to be associated with tire failure. We investigated those, and the number of accidents grew rapidly; over a matter of two months, I would say, we found perhaps 20 or 30 cases. At the same time, this triggered a reorientation of our priorities for testing. We had already purchased similar tires for routine compliance testing, so we moved them up in the priority list and tested them at an earlier date. We found that those tires did not comply with the basic safety standards. So we had laboratory results on noncompliance and we had this indication of failure in the field that were associated with serious accidents. We immediately called the manufacturer in and asked him to explain this. He brought with him his data and he, at that time, before us, elected to recall all of those tires because he was

[Interpretation]

commet une infraction. Comme M. Campbell l'a mentionné cela s'adresse aux fabricants et aux importateurs. Le fabricant dans le cours normal de ses affaires, dans son commerce normal avec le distributeur rappellerait ces pneus. Jamais il ne les laisserait dans l'entrepôt des distributeurs. Il n'a pas besoin du consentement de la loi. C'est une pratique établie dans le domaine des affaires. Il ne le ferait pas sachant qu'un client pourrait lui faire une réclamation à la suite de cela. Selon moi la faiblesse est que le distributeur doit aviser le commerçant. Qu'est-ce qui se passe si ce commerçant n'est plus en affaires? Qu'est-ce qu'on fait alors? Qui faut-il aviser? On ne peut pas l'aviser? Vous savez, tous les jours il y a des gens qui entrent en affaires et qui en sortent. C'est une chose à laquelle il faudra songer lorsque nous en arriverons à cet article parce que je pense qu'on peut facilement s'occuper des marques connues. J'aimerais qu'on enlève cet article ou les mots.

**Le président:** Merci, monsieur Kempling. J'ai un autre questionneur, mais avant de continuer pour le bénéfice des nouveaux membres, comme je crois que certaines questions et certaines réponses peuvent être répétitives, je signale que nous avons eu deux longues réunions et quatre groupes de témoins qui ont expliqué le bill de façon très complète, et ce matin nous devons commencer l'étude du bill article par article. Il y a eu beaucoup d'amendements de proposés et ils pourraient être la réponse à beaucoup de questions et éclairer les questions qui vont être posées ou les réponses qui vont être données. Il est 12 h 15. Le comité désire-t-il procéder article par article et étudier les amendements à être débattus, ou bien continuer jusqu'à 12 h 30 ou une heure et adopter le bill? J'ai été mis en garde, que si ce bill n'était pas adopté, et nos possibilités sont limitées à cause du budget principal, il pourrait s'ensuivre une situation où le Canada deviendrait un lieu de déversement d'ici à ce que ce bill soit adopté. Je ne sais pas jusqu'à quel point c'est vrai.

**Une voix:** Où était-il depuis un an?

**Le président:** J'ai simplement voulu mentionner cela. Je m'en remets au comité. Nous pouvons continuer avec M. Stewart.

**M. Stewart (Marquette):** Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse à M. Campbell; c'est une question de clarification. Qu'est-ce qui réellement détermine si oui ou non un pneu est défectueux et nécessite un rappel?

**M. Campbell:** Comment détermine-t-on un défaut?

**M. Stewart (Marquette):** Oui, pour nécessiter un rappel?

**M. Campbell:** En fin de compte, c'est subjectif. Je peux peut-être vous parler d'un cas où nous avons été impliqués l'année dernière. Nous avons reçu des rapports d'accidents qui semblaient causés par la défaillance des pneus. Nous avons enquêté sur ces accidents et le nombre de ces accidents a augmenté rapidement; en dedans de deux mois, je dirais, nous en avons trouvé 20 à 30 cas. Au même moment ceci a provoqué une réorientation des nos priorités d'essais. Nous avions déjà acheté des pneus semblables pour des essais de conformité de routine, donc ces essais sont devenus prioritaires et nous les avons faits plus tôt. Nous avons trouvé que ces pneus n'étaient pas conformes aux normes de sécurité fondamentale. Donc nous avions les résultats de laboratoire de non-conformité et nous avions l'indice de défaillance sur le terrain associés à des accidents graves. Nous avons immédiatement communiqué avec le fabricant et nous lui avons demandé d'expliquer cela. Il est venu en

[Texte]

suspicious that a defect did exist in the manufacturing process.

**Mr. Stewart (Marquette):** Does your department receive any records from the tire companies of adjustments for defects, adjustments that are made on different tires throughout the year?

**Mr. Campbell:** We have no authority at present to deal with tire companies; the only authority we have is with respect to motor-vehicle manufacturers. Motor-vehicle manufacturers must certify the tires on their new vehicles to be in compliance with our standards, so if we discover a defect in the tire we can only deal with the manufacturer of the motor vehicle and require him to recall the vehicle to replace the tires. We have no authority to deal with the manufacturer of the tire itself. In the case I referred to, that manufacturer voluntarily came in to discuss this information with us.

**Mr. Stewart (Marquette):** This gets back to Mr. Hnatyshyn's question. What records are you allowed to check in relation to new vehicles and their original equipment? Do you see any records showing how many adjustments are made on new vehicles as they come under your jurisdiction of defective tires?

**Mr. Campbell:** No. Our investigations on compliance with the motor-vehicle manufacturer would be to check his certification of every vehicle he manufactured or imported, the certification that the tires were in compliance. Then we can require that he show us testing records to demonstrate that he has acted responsibly in certifying the tires to be in compliance. In addition, we purchase tires from the motor vehicles and test them independently in the laboratory.

• 1220

**Mr. Stewart (Marquette):** The reason for this line of questioning is that I spoke from a personal experience I had with a new tire last year. My car had oversized tires on it and at about 5,000 miles I had a blowout on the tire on the front passenger side. I was very fortunate that I did not roll the car. In the meantime I ran into four people from the same dealership that had purchased the same car with the same brand of tires on and yet there has been no recall on those tires. You have no way of knowing how many of these tires hit the market and how many near accidents there had been, do you?

**Mr. Campbell:** We are continually appealing to the public to bring any such incident of that type to our attention and we investigate all those incidents in an attempt to use that information as a means of identifying possible defective batches of tires.

One thing that we must be careful about is that we have to distinguish between warranty and safety. Our concern is for safe operation of the vehicle in compliance with safety standards, not for warranty matters such as scuffing or rate of wear.

**Mr. Stewart (Marquette):** But at the present time the tire companies do not have to report to you the number of adjustments they make on tires on new cars?

[Interprétation]

apportant ses données et, à ce moment-là, il a décidé de rappeler tous ses pneus parce qu'il soupçonnait un défaut de fabrication.

**M. Stewart (Marquette):** Votre ministère reçoit-il des compagnies de pneus le dossier des corrections de défauts faites sur différents pneus au cours de l'année?

**M. Campbell:** Présentement nous n'avons pas la compétence de traiter avec les fabricants de pneus; notre compétence se limite aux fabricants de voitures. Les fabricants de voitures doivent certifier que les pneus sur leurs véhicules neufs sont conformes à nos normes, donc si nous découvrons un défaut dans le pneu nous pouvons seulement traiter avec le fabricant de voitures et lui demander de rappeler les véhicules pour faire remplacer les pneus. Nous n'avons pas la compétence de traiter directement avec le fabricant de pneus. Dans le cas que je vous ai mentionné, le fabricant est venu volontairement discuter de ces renseignements avec nous.

**M. Stewart (Marquette):** Cela nous amène à la question de M. Hnatyshyn. Quel dossier pouvez-vous vérifier en ce qui a trait aux nouvelles voitures et à leur équipement original? Voyez-vous les dossiers indiquant le nombre de corrections faites aux nouvelles voitures, qui sont sous votre juridiction, à cause de pneus défectueux?

**M. Campbell:** Non. Notre enquête sur la conformité auprès des fabricants de voitures se borne à vérifier la certification de chaque véhicule qu'ils fabriquent ou importent, la certification que les pneus sont conformes. Nous pouvons alors exiger au fabricant qu'il nous montre les résultats de tests qui prouvent qu'il a agi de façon responsable en certifiant que les pneus en question répondent aux normes. De plus, nous achetons des pneus provenant de véhicules à moteur et nous les soumettons à des tests indépendants dans notre laboratoire.

**M. Stewart (Marquette):** Si je vous ai posé cette question, c'est que j'ai moi-même eu un incident avec un nouveau pneu l'année dernière. On avait installé à ma voiture des pneus trop gros, et au bout d'environ 5,000 milles, j'ai eu une crevaillon à la roue de devant du côté passager. C'est une chance que la voiture ne se soit pas renversée. Après cela, j'ai rencontré quatre personnes qui avaient acheté, au même concessionnaire, le même modèle avec la même marque de pneus, et pourtant on n'a jamais rappelé les pneus en question. Il n'y a pas moyen de savoir combien de ces pneus ont été vendus sur le marché, et combien il y a eu d'accidents manqués, n'est-ce pas?

**M. Campbell:** Nous n'arrêtons pas de demander au public de nous rapporter tout incident de ce genre, pour que nous puissions faire enquête et mieux identifier les séries de pneus défectueux.

Il faut faire attention de distinguer entre garantie et sécurité. Nous nous intéressons surtout au bon fonctionnement de la voiture dans les conditions prévues par les normes de sécurité, et non pas aux questions de garantie telles que le raclage ou l'usure du pneu.

**M. Stewart (Marquette):** Mais en ce moment, les sociétés qui vendent des pneus ne sont pas obligées de vous informer de toute modification qu'elles apportent aux pneus installés sur les voitures neuves?



[Text]

Mr. Campbell: No, sir.

Mr. Stewart (Marquette): And that certainly affects the safety. It would be an indication to your Department of what is going on.

Mr. Campbell: I am sorry I missed your last remarks.

Mr. Stewart (Marquette): I said if these records were supplied it would be an indication to your Department of how many and this would help to establish whether there is a defect involved or not.

Mr. Campbell: Yes, it can be a very important piece of information.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. Mrs. Holt.

Mrs. Holt: I just have a short comment to make. I too have personal experience. I have a constituent who had four tires go on the Fraser Canyon which is 100 feet up.

An hon. Member: All at once?

Mrs. Holt: Four of them deteriorated, yes; they all went. It was only because they were going slowly on a turn that she did not go over and we are working on that now. I have a letter from her stating that they are not even getting a response because it is an American tire brought into the country. I would like to say that I am just very concerned about this and all that is happening in the House is that we are having so many delays on urgent legislation that is life and death legislation because of—I use the phrase—political gerrymandering. I really am serious when I say that I wish we could move quickly to get legislation through because that is what the people of Canada expect.

An hon. Member: . . . voicing matters . . .

The Chairman: Order, please.

Mrs. Holt: And I do not think it makes any difference. That is all I wanted to say because I have been trying to work out a case. I am sitting here and you are not helping this problem at all.

The Chairman: Thank you, Mrs. Holt. Mr. Horner, order please. Order, please.

Mr. Horner: On a point of order, is it my turn to ask questions?

The Chairman: It is your turn to ask questions, Mr. Horner.

Mr. Hnatyshyn: Just a second. I think I was down before Mr. Horner.

The Chairman: I have Mr. Horner here.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Chairman, I asked Mr. Kimbell publicly . . .

[Interpretation]

M. Campbell: Non, monsieur.

M. Stewart (Marquette): Ce qui réduit certainement la sécurité. Ce serait pourtant un moyen de mettre votre ministère au courant de ce qui se passe.

M. Campbell: Excusez-moi, je n'ai pas entendu vos dernières paroles.

M. Stewart (Marquette): J'ai dit que de fournir ces données serait le moyen de tenir votre ministère au courant de la situation, un moyen qui pourrait nous aider à établir s'il y a défectuosité ou non.

M. Campbell: Oui, ces données seraient extrêmement précieuses.

M. Stewart (Marquette): Merci.

Le président: Merci, monsieur Stewart. M<sup>me</sup> Holt a la parole.

Mme Holt: Je n'ai qu'une brève observation à faire. J'ai eu moi aussi une expérience personnelle de ce sujet. Un habitant de ma circonscription a vu crever ses quatre pneus dans le Canyon de la Fraser, devant un précipice de 100 pieds.

Une voix: Tous en même temps?

Mme Holt: Tous les quatre ont crevé, oui. Ce n'est que parce qu'ils abordaient lentement un virage que la voiture n'est pas partie dans le vide, et nous étudions actuellement cet aspect de la chose. La personne m'a écrit qu'elle n'obtient aucune réaction de la part des responsables, car il s'agit d'un pneu américain qui a été importé. Je tiens à souligner le fait que je suis extrêmement inquiète de cet incident, alors que tout ce qui se passe à la Chambre c'est que nous voyons retarder pour des motifs d'obstruction politique l'adoption de lois d'une importance vitale. Je vous dis très sérieusement que je voudrais que nous puissions adopter très vite une loi à ce sujet, car c'est ce que veut le peuple canadien.

Une voix: . . . qui parle de choses . . .

Le président: A l'ordre.

Mme Holt: Et je ne crois pas que cela fasse aucune différence. Voilà tout ce que je voulais dire, car j'essaie de formuler mon argument. Je me rends à ces séances, et je constate que vous autres ne faites rien pour résoudre ce problème.

Le président: Merci, madame Holt. M. Horner a la parole. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Horner: Un rappel au règlement. Est-ce mon tour de prendre la parole?

Le président: En effet, c'est votre tour de poser des questions, monsieur Horner.

M. Hnatyshyn: Une minute. Je croyais que mon nom précédait celui de M. Horner.

Le président: J'ai ici le nom de M. Horner.

M. Hnatyshyn: Monsieur le président, j'ai demandé en public à M. Kimbell . . .

[Texte]

**Mr. Campbell:** C-a-m-p-b-e-l-l.

**Mr. Hnatyshyn:** Kimbell is it not?

**Mr. Campbell:** Campbell.

**Mr. Hnatyshyn:** My name has been mispronounced now for two years. I asked to have my name put down at the end of my remarks and I thought I had got through.

**The Chairman:** Mr. Hnatyshyn, you are on for questioning and we have seven minutes.

**Mr. Mazankowski:** On a point of order.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski on a point of order.

**Mr. Mazankowski:** In response to Mrs. Holt, I just want to say to her, Mr. Chairman, through you, if a critical assessment of any piece of given legislation constitutes filibustering or gerrymandering I must say that she has the wrong perception of a parliamentary institution because this bill was introduced in the Senate in March 1974 and it was under consideration for a couple of days. It was reintroduced back in the House for a very short debate later on, and there has not been more than two or three days, at the very outside, of debate on this particular motion.

• 1225

Mr. Chairman, you know, and other members of this Committee know, that we on this side have sponsored some amendments, not to block the bill and not to argue with its basic sphere and thrust, but to try to make the bill a better bill and a workable bill. Now if Mrs. Holt sees that as gerrymandering and filibustering I think if she sticks around here as long as some of my colleagues like Mr. Horner has, she will realize that this process is still the best process, and through it we get the best possible legislation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mrs. Holt:** Mr. Chairman, on a question of privilege.

**The Chairman:** I am sorry, Mrs. Holt.

**Mrs. Holt:** You know that is not . . .

**The Chairman:** I am sorry. Order, please. I think that has been debated. We are approaching the end of our time, which is 12.30 p.m. We have two more questioners before . . .

**Mrs. Holt:** I have some questions here. I did not even use up my time. You forget that.

**The Chairman:** I believe, Mrs. Holt, you said that you were through after your comment, and that is why we did not proceed.

Mr. Hnatyshyn, please.

**Mrs. Holt:** They are asking the same questions over and over again.

[Interprétation]

**M. Campbell:** C-a-m-p-b-e-l-l.

**M. Hnatyshyn:** Ce n'est pas Kimbell?

**M. Campbell:** Campbell.

**M. Hnatyshyn:** Et moi, ça fait deux ans que l'on prononce mal mon nom. J'avais demandé que l'on réinscrive mon nom, après ma dernière intervention, et je croyais que vous m'aviez entendu.

**Le président:** Monsieur Hnatyshyn, votre nom est bien inscrit, et il ne nous reste que sept minutes.

**M. Mazankowski:** J'invoque le règlement.

**Le président:** M. Mazankowski a la parole, en rappel du règlement.

**M. Mazankowski:** Je voudrais répondre à la remarque de M<sup>me</sup> Holt, en lui disant, par votre intermédiaire, monsieur le président, que si toute évaluation critique d'un projet de loi quelconque doit constituer une obstruction politique, elle a une fausse conception de la procédure parlementaire, car le présent projet de loi a été présenté au Sénat en mars 1974, auquel moment on l'a étudié pendant deux jours. Il a été représenté à la Chambre subséquentement pour un court débat, mais ce projet n'a jamais été débattu pendant plus de deux ou trois jours, au plus.

Comme vous le savez, monsieur le président, et comme le savent les autres membres du Comité, nous les députés de l'Opposition avons parrainé certains amendements, non pas pour bloquer ce projet de loi ni pour mettre en cause son objectif principal, mais plutôt pour l'améliorer et pour faciliter son application. Si M<sup>me</sup> Holt considère que cela constitue une obstruction systématique, eh bien, je crois qu'à condition de rester ici aussi longtemps que, par exemple, mon collègue M. Horner, elle se rendra compte que cette façon de procéder est encore la meilleure, et celle qui donne les meilleurs résultats.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**Mme Holt:** Monsieur le président, je voudrais poser la question de privilège.

**Le président:** Je regrette, madame Holt.

**Mme Holt:** Vous savez que ce n'est pas . . .

**Le président:** Je regrette. A l'ordre, s'il vous plaît. Je déclare cette discussion close. Nous arrivons à la fin de notre horaire, c'est-à-dire à 12 h 30. Nous avons encore deux orateurs à écouter avant . . .

**Mme Holt:** Mais moi, j'ai des questions à poser. Je n'ai même pas utilisé tout mon temps de parole. Vous oubliez cela.

**Le président:** Je croyais, madame Holt, vous avoir entendu dire que vous aviez terminé.

M. Hnatyshyn a la parole.

**Mme Holt:** Mais eux ne font que poser et reposer les mêmes questions.



[Text]

**Mr. Hnatyshyn:** It is not going to help the debate if there are interjections while I am trying to get the point across that I have been trying to get across all morning.

**Mrs. Holt:** I have had less time than any of you.

**Mr. Horner:** But more than most.

**An hon. Member:** The disarray is over.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Hnatyshyn has the floor until 12.30 p.m.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, it seems to me that we want to make sure that the operation of this act will give us the best legislation respecting tire safety. I think we want to make sure that the taxpayers' money is being well spent.

I have not received a response to inquiries I have made to the Minister of Transport by letter. I raised it on second reading in the House of Commons and, as yet, I have not received an answer to what I understand to be the interpretation of this legislation. The Motor Vehicle Safety Act is practically identical to this particular legislation. From my correspondence with the Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch it seems that the department will not even look at a complaint about a defect. I quote the department:

To be considered a defect within the meaning of the Motor Vehicle Safety Act it is a requirement that the component failure not be preceded by any form of detectable warning which would alert a prudent motorist to the imminent malfunction.

In other words, as I understand the correspondence I have had with the branch, assuming there is a defect, a bumping noise on a tire, for example, which I suppose would be an indication that there is a possibility at least of some defect, the Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch will not investigate this unless it is a type of defect which does not give pre-warning that there could be danger.

This concerns me. It seems to me that if we are going to have an effective motor vehicle safety branch making an effective scrutiny of defects, there should be no such limitation. On the basis of this legislation or on the basis of the regulations under the other act, the Motor Vehicle Safety Act, I cannot determine how that conclusion is arrived at by the branch that Dr. Campbell heads.

Can he tell me whether it is intended that this legislation will have the same kind of limitation? Is that a correct interpretation of the Motor Vehicle Safety Act? Is there any change contemplated so that regardless of whether there is any prior notice to a motorist, if there is a defect established, there will be appropriate action that can be taken under the terms of this legislation?

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Please let me assure you, sir, that every suspected defect brought to our attention by the public, by anyone in Canada, or by our own staff, is investigated, and will be investigated in the future. I do not feel constrained in the slightest by the legislation of the Motor Vehicle Safety Act as it is now written. We investigate all the alleged defects and try to make a determination.

[Interpretation]

**M. Hnatyshyn:** Cela ne servira à rien d'interjeter des remarques alors que j'essaie de faire valoir l'argument que je défends depuis le début.

**Mme Holt:** J'ai eu moins de temps de parole que quiconque d'entre vous.

**M. Horner:** Mais plus que la plupart.

**Une voix:** Le désordre est terminé.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. M. Hnatyshyn a la parole jusqu'à 12 h 30.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, il me semble que notre objectif est de faire en sorte que l'application de cette loi nous assure le plus haut degré possible de sécurité en ce qui concerne les pneus. Et moi, je tiens à m'assurer que l'argent des contribuables est sagement dépensé.

Je n'ai pas reçu de réponse aux demandes écrites de renseignements que j'ai faites auprès du ministre des Transports. Lors de la deuxième lecture à la Chambre des communes, j'ai posé certaines questions sur l'interprétation de ce projet de loi, et je n'ai pas encore reçu de réponse. Le texte de ce projet de loi suit pratiquement mot à mot celui de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. A en juger d'après ma correspondance avec la Direction de la sécurité automobile et routière, il semble que le ministère n'accepte pas les plaintes au sujet des défauts. Je cite le ministère:

Pour qu'il s'agisse d'une défectuosité aux termes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, il faut, lorsque la pièce se casse, qu'il n'y ait eu rien que l'automobiliste avisé n'ait pu détecter qui l'informe de cette défectuosité.

En d'autres termes, d'après la correspondance que j'ai eue avec cette direction, je suppose que dans le cas où le pneu fait un bruit régulier qui pourrait indiquer la présence d'une défectuosité, la Direction de la sécurité automobile et routière se refuse à faire enquête, à moins qu'il s'agisse d'un genre de défaut qui se produit sans indication préalable.

Cela m'inquiète. Il me semble qu'une telle limitation nous empêche d'avoir une direction efficace de la sécurité automobile qui exercerait un contrôle efficace des défectuosités. A en juger par ce projet de loi ou par les règlements de l'autre loi, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, je n'arrive pas à comprendre comment la direction de M. Campbell a pu arriver à une telle conclusion.

Veut-il que cette nouvelle loi soit sujette à cette même limitation? Mon interprétation de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles est-elle correcte? Envisage-t-on d'y apporter des modifications qui permettraient d'agir même lorsqu'une défectuosité est repérée sans qu'aucune indication préalable soit remarquée par l'automobiliste?

**Le président:** M. Campbell a la parole.

**M. Campbell:** Je me permets de vous assurer, monsieur, que nous faisons enquête, et que nous ferons toujours enquête sur toute éventuelle défectuosité qui nous est rapportée par le public, par qui que ce soit au Canada, ou par notre personnel. Je ne considère pas que mes activités soient le moins du monde limitées par l'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, telle qu'actuellement rédigée. Nous faisons enquête sur toute prétendue défectuosité, et nous essayons de la tirer au clair.

[Texte]

[Interprétation]

• 1230

I think what was attempted in that letter—and I would be concerned about the wording of it myself—was to say that we have to make a determination as to whether or not it is a defect in the design of the vehicle or the tire, or whatever it might be, as opposed to neglect or inadequate maintenance or to some abuse: some particular circumstance to which that vehicle had been subjected which was not contemplated in the original design.

For example, the vehicles are not designed to jump off cliffs, but people do that sort of thing; then the springs break and they wonder why. But if that vehicle has been subjected to normal use, and a failure takes place which affects safety, then that is a defect; and this is all we are attempting to do. So, we investigate all of the cases brought to our attention; we try to get the history; we try to find out whether that vehicle has been used in a normal way or whether there were some exceptional circumstances; and then we try to determine whether a defect exists.

If, in our opinion, it does exist, then we will make efforts to have that vehicle recalled; and I can say, truthfully, that we have been successful in every case. We, in our branch, have been responsible for a very large number of recall campaigns involving hundreds of thousands of vehicles, as a result of our investigations to date.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, with all deference, the letter gives me quite an opposite impression. I simply say this, that it is an indication to me, and I have not had any confirmation by way of correspondence to the contrary—and I would like to get that on record, very much so; preferably by a letter from the Minister to whom I have written—to the effect that that is not the basis upon which an investigation will be limited at all—on the basis that it is a kind of defect that would not be normally noticed by a motorist. In other words that any defect, whether it is noticed by the motorist or not, will in fact receive investigation by the Branch.

In the case that I referred to the Minister, even the Chevrolet company sent out a notice to their various dealers on September 30, 1970 to the effect that the steering wheels had a defect after a substantial mileage, in that it tended to separate from the steering column; and they indicated the repairs required and the parts to be placed in there.

This matter finally went through the process of governmental investigation but there have been complaints about it. There was an investigation by the auto safety group in Saskatoon which seemed to confirm a number of instances in Saskatchewan—about half-a-dozen—and, in February 6, 1976, some six years later, the Minister finally issued a release to the effect that there is, as he terms it, a potential danger.

What I am concerned about is that if we are going to have the taxpayers' money spent on this kind of investigation, then I would hope that there would not be any limitation on the kind of investigation that will be done, in the interests of the motorist, that there can be some effective action taken and that it would not take six years.

**Mr. Horner:** You are suggesting that the government is afraid to move against General Motors. Is that what you are suggesting?

Je comprends que vous vous inquiétiez sur le libellé de cette lettre, mais d'après mon interprétation personnelle, on a voulu dire que c'est à nous de décider s'il s'agit d'une défectuosité dans la conception du véhicule en question, ou du pneu, etc., ou bien d'un défaut qui est attribuable à la négligence, au manque d'entretien, ou à un abus quelconque, c'est-à-dire à l'utilisation du véhicule dans des circonstances qui n'étaient pas prévues lors de sa conception.

A titre d'exemple, les voitures ne sont pas conçues pour sauter en bas des falaises, et pourtant certains voudraient le faire; ils brisent ainsi les ressorts, et se demandent pourquoi. Mais lorsqu'une voiture a été utilisée de façon normale, toute défaillance qui en réduit la sécurité constitue une défectuosité; voilà toute notre intention. Nous examinons donc tous les cas que l'on nous rapporte; nous essayons de savoir les circonstances de l'utilisation du véhicule en question, et puis nous essayons d'établir s'il y a ou non défectuosité.

Dans le cas positif, nous faisons de notre mieux pour que le modèle en question soit rappelé; et je puis vous affirmer sans mentir que nous avons réussi dans tous les cas. Notre direction a déjà été responsable d'un grand nombre de campagnes de protestations qui visaient le rappel de centaines de milliers de véhicules.

**M. Hnatyshyn:** Très respectueusement, monsieur le président, cette lettre me laisse une impression tout à fait contraire. Je tiens simplement à dire que je n'ai aucune confirmation écrite du fait que cette mesure ne tend nullement à limiter la portée des enquêtes, compte tenu de cette disposition concernant les indications préalables. Autrement dit, que toute défectuosité, que l'automobiliste la remarque ou non, fera l'objet d'une enquête par cette direction.

Dans le cas que j'ai soumis au ministre, même la Société Chevrolet a envoyé un avis à ses différents concessionnaires, le 30 septembre 1970, les informant que les volants des voitures en question étaient défectueux à partir d'un certain kilométrage important, car ils avaient tendance à se séparer de l'arbre; la société indiquait les réparations à faire et les pièces à remplacer.

Ce cas-là a fini par faire l'objet d'une enquête du gouvernement, mais il n'y a pas eu de plaintes. Une enquête a été lancée par une association de sécurité automobile de Saskatoon, enquête qui a révélé un certain nombre d'accidents en Saskatchewan—environ 6 incidents—et enfin, le 6 février 1976, 6 ans plus tard, le ministre a publié un communiqué pour souligner ce qu'il appelle un danger éventuel.

Si nous devons consacrer l'argent des contribuables à ce genre d'enquêtes, je tiens à m'assurer que ces enquêtes ne seront soumises à aucune limitation, qu'il sera possible de prendre des mesures efficaces dans l'intérêt de l'automobiliste, sans attendre six ans pour le faire.

**M. Horner:** Vous avez l'air de dire que le gouvernement a peur de s'attaquer à la General Motors. C'est bien cela?



[Text]

**Mr. Hnatyshyn:** Well, Mr. Horner, being from Alberta, you would know more about that than I do.

The second aspect of this particular operation of the department that concerns me is this. I am quite interested in the aspect of freedom of information with respect to investigations carried on by the department, yet there is, it seems to me, no provision in this bill, as I think there should be, for an interested owner to obtain from the government copies of investigations that have taken place with respect to defects.

At one point in my communications concerning the steering wheel, I asked for information; but it was indicated to me that there was no formal investigation done with respect to that particular complaint and I accept that proposition. But quite frankly—and I bring this to the attention of Mr. Goodale as Parliamentary Secretary—I think it would be another tool in the ensuring of a high standard of safety, were the investigations undertaken by the Department of Transport, under the Motor Vehicle Safety Act. If these investigations and copies of those reports were in fact made public, made available to the average consumers, it would place an additional sense of responsibility on those people who import tires, for example, those people involved in motor vehicle manufacture within and outside our country, to know that the investigation done by an independent government agency is in fact available and open to public scrutiny. They then, I suggest, because of the fact that the press would have access as well, would be quite interested in maintaining a very high degree, high standard of safety.

• 1235

The final point that I want to make is that I am curious to know whether or not the operation of this act—or whether it would be the Motor Vehicle Safety Act—is involved in what I call related tire mechanisms; that is to say, I suppose, the Motor Vehicle Safety Act. I have a Mercury Marquis and when I had a blow-out, I realized that you needed a key and the papers practically to get the spare tire out of the trunk and was just about rear-ended three times by traffic when crawling into the trunk trying to extricate this spare tire, which is in there in perpetuity as far as I can make out.

I am wondering whether or not the branch in fact is involved in an investigation of that kind of design proposition, which in the case of my car makes it a very difficult proposition indeed to get the tire out. And there is some danger, not directly in the sense of the operation of the vehicle but in the sense of the delay and the circumstances under which you find your necessity for going into your trunk to get this tire out. It seems to me that that is another area that should be investigated by the branch and I am wondering whether there is that kind of investigation that is possible under the legislation and whether it is covered by either one of these bills.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** With respect to your last suggestion, sir, I must report that we are not contemplating any standard at this time with respect to the storage of spare tires. However, we will certainly investigate the safety aspects of this problem as you have outlined it.

[Interpretation]

**M. Hnatyshyn:** Eh bien, monsieur Horner, vous êtes de l'Alberta et vous en savez plus long que moi.

Un autre aspect de ce service du ministère m'inquiète également. Je m'intéresse à la liberté de publier les données relatives aux enquêtes menées par le ministère, et pourtant ce projet de loi ne me semble pas contenir de dispositions qui permettraient à l'automobiliste qui s'y intéresse d'obtenir une copie des enquêtes menées par le gouvernement en vue de découvrir d'éventuelles déficiences.

J'avais moi-même demandé certains renseignements lors de mes questions sur le cas des volants défectueux; on m'a répondu qu'aucune enquête formelle n'avait été effectuée à la suite de la plainte en question, et j'accepte ces explications. Mais très franchement—M. Goodale, en tant que secrétaire parlementaire, en prendra note—j'estime que ce serait une contribution précieuse au maintien d'un haut niveau de sécurité que de rendre publiques les enquêtes effectuées par le ministère des Transports, en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. En effet, si l'on rendait publiques ces enquêtes et si on mettait à la disposition des consommateurs des exemplaires des rapports, cela soumettrait à des obligations morales supplémentaires les importateurs de pneus, par exemple, les fabricants d'automobiles au Canada et à l'étranger, s'ils savaient que les enquêtes effectuées par un organisme indépendant du gouvernement étaient disponibles et accessibles au public. A mon avis, étant donné que la presse, elle aussi, y aurait droit de regard, ces gens-là auraient d'autant plus intérêt à maintenir un très haut niveau de sécurité.

Ma dernière question vise à savoir si l'application de cette loi—ou plutôt de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles—s'étend à ce que j'appelle les mécanismes connexes ayant un rapport avec les pneus. Moi j'ai une Mercury Marquis, et il a fallu que je sois victime d'une crevaisson pour me rendre compte qu'il me fallait pratiquement une clé et des documents pour pouvoir sortir la roue de secours du coffre, et trois autres voitures ont failli me rentrer dedans pendant que je fouillais dans le coffre en essayant d'en retirer la roue de secours, avant de conclure qu'elle y était apparemment installée de façon permanente.

J'aimerais savoir si votre direction s'intéresse à enquêter sur des détails de conception de ce genre, qui, dans le cas de ma voiture, rendent extrêmement difficile de sortir la roue de secours. Dans ce cas, le danger ne porte pas directement sur l'opération du véhicule, mais sur le temps et la difficulté de retirer la roue de secours du coffre. Il me semble que c'est un domaine qui pourrait être étudié par votre direction, et j'aimerais savoir si cela est prévu par l'un ou l'autre de ces projets de loi.

**Le président:** M. Campbell a la parole.

**M. Campbell:** En ce qui concerne votre dernière proposition, monsieur, je dois vous informer que nous n'envisageons pas à l'heure actuelle d'établir des normes quant à l'emplacement des roues de secours. Cela dit, nous serions heureux d'enquêter au sujet des aspects sécuritaires du problème que vous nous avez décrit.

[Texte]

With respect to revealing information, the directive is given to me to release all possible information, and indeed we do, whenever we discover any defect, release the information because the complete reports are made available.

All of our test results, independent testing associated with an investigation or with compliance—all of those test results are made available on a regular basis quarterly or semi-annually. We do not or have not to the present time published lists of individual investigations because the majority, the vast majority of our investigations are triggered off by one piece of information, one complaint, and at the time we initiate that investigation, we have no idea whether it is legitimate or not. If it turns out that it is not legitimate, then of course if we publicized it we would be doing an injustice to the company which was involved.

But the vast majority involved is one complaint and the majority of the defects that we have discovered and that have been acted on by manufacturers originated from one complaint and a heck of a lot of diligent investigation, and in all those cases the information was made available. In cases such as the Firenze case, we had a mass of information and every piece of that information was made available and is still available in the department.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn.

The next meeting on Bill S-8 will be at 3.30, March 25, that is on Thursday. I would like to thank Mr. Goodale and Dr. Campbell. The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

En ce qui concerne la publication des résultats d'enquêtes, j'ai l'autorisation de publier tous les renseignements et, en fait, lorsque nous découvrons une défectuosité quelconque, nous publions ces renseignements avec un rapport complet.

Tous nos résultats des tests, des tests indépendants dans le cadre d'une enquête ou d'un contrôle—tous ces renseignements sont publiés régulièrement, tous les trois ou six mois. Nous n'avons pas encore publié une liste de nos différentes enquêtes parce que la plupart, la grande majorité de nos enquêtes font suite à une seule plainte, ou à un seul renseignement, de sorte qu'au moment de lancer notre enquête, nous n'avons aucun moyen de savoir si la plainte est justifiée ou non. Si elle s'avère injustifiée, il va sans dire que le fait de la publier serait une injustice envers la société en question.

Mais la grande majorité des enquêtes résultent d'une seule plainte, et c'est ainsi que nous avons découvert la plupart des défectuosités que les fabricants ont corrigées par la suite, tout cela grâce à une seule plainte et à un travail minutieux de notre part, et dans tous cas de ce genre, les renseignements pertinents ont été publiés. Dans des cas comme celui des voitures Firenze, nous avons une vaste quantité d'informations, et toutes ces informations ont été rendues disponibles au public, par notre ministère.

**Le président:** Merci, monsieur Hnatyshyn.

La prochaine réunion pour l'étude du Bill S-8 aura lieu à 15 h 30, le 25 mars, c'est-à-dire jeudi. Je voudrais remercier MM. Goodale et Campbell. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.























CAN 27  
712  
Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Tuesday, March 30, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le mardi 30 mars 1976

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety  
Act.

CONCERNANT:

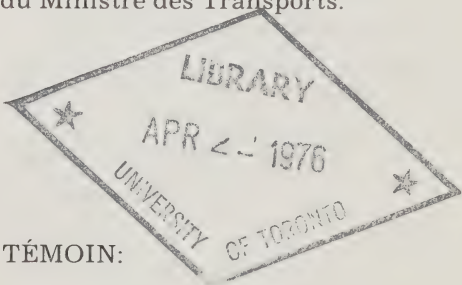
Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus  
de véhicule automobile.

APPEARING:

Mr. Ralph Goodale,  
Parliamentary Secretary  
to the Minister of Transport.

COMPARAÎT:

M. Ralph Goodale,  
Secrétaire parlementaire  
du Ministre des Transports.



WITNESS:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOIN:

(Voir les procès-verbaux)

First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Cadieu	Fortin
Condon	Goodale
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Harquail
Fleming	Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Horner	Lumley
Kempling	Mazankowski
Loiselle ( <i>Chambly</i> )	McIsaac
Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )	Stewart ( <i>Marquette</i> )— (20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, March 23, 1976:

Mr. Goodale replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)  
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McRae.

On Monday, March 29, 1976:

Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mrs. Holt

On Tuesday, March 30, 1976:

Mr. Condon replaced Mr. Watson.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 23 mars 1976:

M. Goodale remplace M. Loiselle (*Chambly*)  
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McRae.

Le lundi 29 mars 1976:

M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M<sup>me</sup> Holt

Le mardi 30 mars 1976:

M. Condon remplace M. Watson.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 30, 1976  
(49)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:23 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Kempling, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski and McIsaac.

*Other Member present:* Mr. Rodriguez.

*Appearing:* Mr. Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. G. D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Committee resumed consideration of Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another. (Motor Vehicle Tire Safety Act.)

The Committee resumed consideration of Clause 2.

On motion of Mr. Harquail, Resolved,—

That Clause 2 be amended by striking out line 8 on page 1 thereof and substituting the following therefor:

“business of selling in more than one province or country to other persons, for”

Mr. Mazankowski moved,—

That Clause 2 be amended by striking out line 11 on page 2 thereof and substituting the following therefor:

“relating the performance or func-”

After debate thereon, the question being put on the amendment it was negatived on the following division: YEAS: 3; NAYS: 8.

Clause 2 as amended carried.

Clause 3 carried.

On Clause 4,

Mr. Harquail moved,—

That Clause 4 be amended

(a) by striking out lines 1 and 2 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

“national tire safety mark and, without restricting”

(b) by striking out line 33 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

“prescribe;”

(c) by striking out lines 36 to 42 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 MARS 1976  
(49)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 23, sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Kempling, Loiselle (*Chambly*), Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski et McIsaac.

*Autre député présent:* M. Rodriguez.

*Comparait:* M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Témoin: Du ministère des Transports:* M. G. D. Campbell, directeur, Sécurité automobile et routière.

Le Comité poursuit l'étude du Bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 2.

Sur motion de M. Harquail, *Il est décidé,—*

Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 9, page 1, par ce qui suit:

«commerce consiste à vendre, dans plusieurs provinces ou pays, à des reven-»

M. Mazankowski propose,—

Que l'article 2 soit modifié par le retranchement de la ligne 4 à la page 2 et son remplacement par ce qui suit:

«au sujet du rendement ou du fonc-»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est rejeté sur division par 8 voix contre 3.

L'article 2, modifié, est adopté.

L'article 3 est adopté.

Article 4,

M. Harquail propose,—

Que l'article 4 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 2 et 3, page 3, par ce qui suit:

«aux pneus et, sans restreindre la portée génée-»

b) en remplaçant la ligne 38, page 3, par ce qui suit:

«prescrire;»

c) en remplaçant les lignes 41 à 47, page 3, par ce qui suit:



“facturer, that he establish a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire manufactured by him and who wishes to be identified may be identified; and

(f) prescribe the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained.”

After debate thereon, the question being put on the amendment it was agreed to.

Clause 4 as amended carried.

On Clause 5,

On motion of Mr. Harquail, *Resolved*,—

That Clause 5 be amended by striking out line 4 on page 4 thereof and substituting the following therefor:

“5. No manufacturer shall”

Clause 5 as amended carried.

Clause 6 carried.

On Clause 7,

On motion of Mr. Harquail, *Resolved*,—

That Clause 7 be amended

(a) by striking out line 3 on page 5 thereof and substituting the following therefor:

“into Canada;”

(b) by striking out lines 25 to 31 on page 5 thereof and substituting the following therefor:

“(ii) the importer establishes a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire imported by him and who wishes to be identified may be identified; and

(c) prescribing the kind of registration system to be established for the purpose of subparagraph (b)(ii) and the manner in which it shall be maintained.”

Clause 7 as amended carried.

On Clause 8,

Mr. Mazankowski moved,—

That Clause 8 be amended by striking out lines 11, 12 and 13 on page 6 thereof and substituting the following therefor:

“be given in such manner as may be prescribed”

By unanimous consent, Mr. Mazankowski withdrew his amendment.

Mr. Harquail moved,—

That Clause 8 be amended

(a) by striking out line 36 on page 5 thereof and substituting the following therefor:

“facturer or importer of a motor”

(b) by striking out lines 1 to 5 on page 6 thereof and substituting the following therefor:

“(a) any person who has obtained, for the purpose of sale or resale, a tire manufactured or imported by him,

«relative aux pneus, qu'il établisse un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a fabriqué; et

f) prescrire le système d'enregistrement à établir aux fins de l'alinéa e) et la manière de le maintenir.»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

L'article 4, modifié, est adopté.

Article 5,

Sur motion de M. Harquail, *Il est décidé*,—

Que l'article 5 soit modifié en remplaçant la ligne 5 à la page 4, par ce qui suit:

«5. Nul fabricant ne doit»

L'article 5, modifié, est adopté.

L'article 6 est adopté.

Article 7,

Sur motion de M. Harquail, *Il est décidé*,—

Que l'article 7 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 3, page 5, par ce qui suit:

«voir être importés au Canada;»

b) en remplaçant les lignes 27 à 33, page 5, par ce qui suit:

«(ii) si l'importateur établit un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a importé; et

c) prescrivant le système d'enregistrement à établir aux fins du sous-alinéa b)(ii) et la manière de le maintenir.»

L'article 7, modifié, est adopté.

Article 8,

M. Mazankowski propose,—

Que l'article 8 soit modifié par le retranchement des lignes 13, 14 et 15 à la page 6 et leur remplacement par ce qui suit:

«être donné de la manière prescrite»

Du consentement unanime, M. Mazankowski retire sa proposition.

M. Harquail propose,—

Que l'article 8 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 39, page 5, par ce qui suit:

«sonne qui, étant fabricant ou»

b) en remplaçant les lignes 5 à 9, page 6, par ce qui suit:

«a) à tout vendeur ou revendeur d'un pneu qu'elle a fabriqué ou importé;

(b) any purchases of that tire of whom the manufacturer or importer of that tire has a record,"

After debate thereon, the question being put on the amendment it was agreed to.

By unanimous consent clause 8 was allowed to stand.

Clause 9 carried.

On Clause 10,

On motion of Mr. Harquail, *Resolved*,—

That Clause 10 be amended

(a) by striking out lines 1 and 2 on page 7 thereof and substituting therefor the following:

"any person who has been designated as an inspector pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act*."

Clause 10 as amended carried.

On Clause 11,

On motion of Mr. Harquail, *Resolved*,—

That Clause 11 be amended by striking out line 14 on page 7 thereof and substituting the following therefor:

"tion 4 or 7 that is to be offered for sale and that is owned by or situated on"

Clause 11 as amended carried.

The Committee resumed consideration of Clause 8.

On motion of Mr. Harquail, *Resolved*,—

That Clause 8 be amended by striking out line 11 on page 6 thereof and substituting the following therefor:

"be given by certified mail"

Clause 8 as amended carried.

Clauses 12 to 21 inclusive carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

The Bill, as amended, carried.

*Ordered*,—That the Chairman report Bill S-8, with amendments, to the House.

On motion of Mr. Loiselle (*Saint-Henri*),—

*Ordered*,—That the Committee order a reprint of Bill S-8, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

At 10:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

b) à tout acheteur de ce pneu dont le nom figure dans les dossiers du fabricant ou de l'importateur du pneu; et»

Après débat, l'amendement proposé, mis aux voix, est adopté.

Du consentement unanime, l'article 8 est réservé.

L'article 9 est adopté.

Article 10,

Sur motion de M. Harquail, *Il est décidé*,—

Que l'article 10 soit modifié

a) en remplaçant les lignes 36 et 37, page 6, et les lignes 1 à 3, page 7, par ce qui suit:

«10. (1) Pour l'application de la présente loi, le Ministre peut nommer les inspecteurs parmi les inspecteurs nommés en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.»

L'article 10, modifié, est adopté.

Article 11,

Sur motion de M. Harquail, *Il est décidé*,—

Que l'article 11 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 7, par ce qui suit:

«l'article 4 ou de l'article 7 qui est destiné à la vente et qui appartient»

L'article 11, modifié, est adopté.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 8.

Sur motion de M. Mazankowski, *Il est décidé*,—

Que l'article 8 soit modifié par le retranchement des lignes 13 et 14 à la page 6, et leur remplacement par ce qui suit:

«être donné par courrier certifié»

L'article 8, modifié, est adopté.

Les articles 12 à 21 inclusivement sont adoptés.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill, modifié, est adopté.

*Il est ordonné*,—Que le président fasse rapport du Bill S-8 et de ses amendements à la Chambre.

Sur motion de M. Loiselle (*Saint-Henri*),—

*Il est ordonné*,—Que le Comité ordonne la réimpression du Bill S-8 modifié à l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 30, 1976

[Text]

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. If it is the general agreement of the Committee, we can proceed with the clause by clause of Bill S-8. Before we do so, we have with us this evening Ralph Goodale, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, and Mr. G. D. Campbell, Director of Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport.

• 2024

Mr. Goodale has a short opening statement.

**Mr. Ralph E. Goodale (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport):** Mr. Chairman, I have two brief matters that I would like to deal with. The first really does not relate to the bill that is before us at the moment, but is a housekeeping matter that arises out of an earlier meeting of the Committee where the Honourable member for Capilano, Mr. Huntington, asked for copies of the contractual arrangements respecting the Arctic Class II bulk carrier. Copies of these particular documents have been provided to the Clerk of the Committee for those who may be interested in looking at the details, and more copies can be run off, if required.

Mr. Chairman, I am not asking at this time for the tabling of these documents, because several of the annexes are rather lengthy and complicated, and at least up to this stage, have not been translated. If members want these documents tabled, further translation can be arranged specifically for tabling purposes. Perhaps for the immediate purposes, which Mr. Huntington was interested in, it might be sufficient if we simply deposit the documents with the Clerk of the Committee where they would be available for members to look at should they so desire.

**Mr. Kempling:** Can we get a copy of them if we so desire?

**Mr. Goodale:** There are some more over here, Mr. Chairman, but this is one copy of the documents.

**The Chairman:** Yes, they will be available to the members.

**Mr. Goodale:** As you can see, it is running to an inch and a quarter thick, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, just briefly getting back to Bill S-8, I think the members of the Committee deserve an explanation why the last three scheduled meetings did not proceed as we originally had planned and I would like to put that explanation on the record. After hearing the representations of members of the industry affected and certainly many members of the Committee, we have taken some time, in fact the intervening three or four days, to carefully rework and in some cases expand upon our proposed amendments. The two objectives we had in mind were: first, to meet the legitimate arguments that had been raised in the course of earlier testimony and discussion in the Committee; and secondly, to recognize those concerns without impairing the essential beneficial thrust of the bill itself. I think, Mr. Chairman, I can report that we have succeeded in both of those objectives, and look forward to making substantial progress tonight in dealing with the clauses of the bill. Just before we get to that I want to recognize the able and tireless help of the officials of the Ministry of Transport, in particular Dr. Campbell and Mr. Stevens, Miss Belisle and Mr. Wilson, who were extremely

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 mars 1976

[Interpretation]

**Le président:** Messieurs, nous avons le quorum. Si vous êtes tous d'accord, nous pouvons entreprendre l'étude du Bill S-8 article par article. Tout d'abord je dois vous dire que nous avons avec nous, ce soir, M. Ralph Goodale, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, et M. G. D. Campbell, directeur de la Sécurité automobile et routière du ministère des Transports.

M. Goodale a une courte déclaration à faire.

**M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le président, j'aimerais soulever brièvement deux questions. La première ne se rapporte pas vraiment au bill que nous étudions à l'heure actuelle, mais c'est une question d'ordre interne qui a été soulevée lors d'une réunion précédente du Comité, lorsque l'honorable député de Capilano, M. Huntington, a demandé des copies des contrats visant le transporteur en vrac Arctic Class II. Nous avons fourni des copies de ces documents au greffier du Comité pour ceux qui désirent les consulter et, si nécessaire, nous pouvons en fournir d'autres.

Monsieur le président, je ne demande pas le dépôt de ces documents pour l'instant, parce que plusieurs annexes sont assez longues et compliquées et n'ont pas encore été traduites. Si les membres désirent que ces documents soient déposés nous prendrons des dispositions pour les faire traduire. Pour l'instant, il serait peut-être suffisant, pour répondre à la demande de M. Huntington, de confier les documents au greffier du Comité qui pourra les fournir aux membres intéressés.

**M. Kempling:** Pouvons-nous en obtenir une copie si nous le voulons?

**M. Goodale:** Il y a quelques copies ici, monsieur le président, en voici une.

**Le président:** Oui, les membres pourront se les procurer.

**M. Goodale:** Comme vous pouvez le voir, ce document a un pouce et quart d'épaisseur.

Pour en revenir brièvement au Bill S-8, j'estime qu'il faut expliquer aux membres du Comité pourquoi les trois dernières réunions ne se sont pas déroulées comme nous l'avions prévu au départ, et j'aimerais leur donner cette explication. Après avoir entendu les représentations des membres de l'industrie concernée et, certainement, celles de bien des membres du Comité, nous avons pris le temps, en fait les 3 ou 4 jours d'intervalle, pour réviser soigneusement nos amendements et, dans certains cas, les élaborer. Nous visions deux objectifs: d'abord, répondre aux arguments fondés qui ont été présentés au cours des témoignages et des discussions au Comité et, deuxièmement, tenir compte de ces préoccupations sans nuire à l'intention bénéfique du bill lui-même. Je crois que nous avons réussi à atteindre ces deux objectifs, et nous croyons pouvoir faire beaucoup de progrès, ce soir, dans l'étude du bill. Avant de commencer, je voudrais remercier les fonctionnaires du ministère des Transports de leur aide, en particulier, M. Campbell et M. Stevens, M<sup>lle</sup> Bélisle et M. Wilson, qui ont collaboré de façon très utile à la préparation des amendements nécessaires. Bien entendu, j'aimerais aussi remer-

[Texte]

helpful and co-operative in working through the preparation of the necessary amendments. I also, of course, would like to recognize the assistance and co-operation of members of the Committee, particularly Mr. Kempling and Mr. Mazankowski, who contributed to that effort as well.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Is it the Committee's wish that we proceed clause by clause of the bill?

**Some hon. Members:** Agreed.

On Clause 2—*Definitions*.

**Mr. Kempling:** You have an amendment.

**Mr. Goodale:** Just hold on one second.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** I move that Bill S-8 be amended by striking out line 8 on page 1 thereof and substituting the following therefor:

business of selling in more than one province or country to other persons, for

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Goodale. Is this how it reads? That Bill S-8 be amended by striking out line 8 on page 1 thereof and substituting the following therefor:

business of selling in more than one province or country to other persons, for.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

• 2030

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, on a matter of procedure, could I just ask the Clerk if all those amendments have been distributed?

**The Clerk:** Yes.

Amendment agreed to.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have an amendment to the definition of safety standards. I have filed the amendment with the Clerk.

I move that Bill S-8 be amended, on page 2, line 11, by striking out the words; "design, construction" and substituting therefor the word "performance".

**The Chairman:** Shall Clause 2 be amended on page 2, line 11 as follows:

by striking out the words "design, construction" and substituting therefor the word "performance".

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, may I speak to that?

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** It seems to me that the standard should be one of performance rather than one of design and construction. I realize that this is consistent with the new definition that is used in the Motor Vehicle Safety Act. Perhaps, it is necessarily so, given the fact that there may need to be some certain design features that are regulated because of safety objectives.

[Interprétation]

cier les membres du Comité de leur aide et de leur collaboration, surtout M. Kempling et M. Mazankowski.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Voulez-vous que nous procédions à l'adoption du bill article par article?

**Des voix:** D'accord.

Sur l'article 2—*Définitions*

**M. Kempling:** Vous avez un amendement.

**M. Goodale:** Attendez un instant.

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je propose que le Bill S-8 soit modifié en remplaçant la ligne 9, page 1, par ce qui suit:

«commerce consiste à vendre, dans plusieurs provinces ou pays, à des . . . »

**M. Goodale:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Goodale. Avez-vous bien dit: Que le bill S-8 soit modifié en remplaçant la ligne 9, page 1, par ce qui suit:

«commerce consiste à vendre, dans plusieurs provinces ou pays, à des . . . »

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, une question de procédure. Pourrais-je demander au greffier si tous les amendements ont été distribués?

**Le greffier:** Oui.

L'amendement est adopté.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je voudrais apporter un amendement à la définition des normes de sécurité. J'ai déposé l'amendement auprès du greffier.

Je propose que le Bill S-8 soit modifié, en supprimant les mots «la conception, la construction», à la ligne 4 de la page 2, et en les remplaçant par le mot «rendement».

**Le président:** Le Comité est-il d'accord que l'article 2 soit modifié

en supprimant les mots «conception, construction», à la ligne 4 de la page 2, et en les remplaçant par le mot «rendement»?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pourrais-je faire des observations à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Il me semble qu'il faudrait tenir compte du rendement plutôt que de la conception et de la construction. Je sais que cette définition est conforme à la nouvelle définition de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Il se peut qu'elle soit nécessaire parce qu'on a peut-être besoin de réglementer certains aspects de la conception aux fins de la sécurité.



[Text]

It seems to me, Mr. Chairman, that it is performance of the tire that should be judged rather than the components or the manner in which those components are arranged.

It also seems to me that, if the tire manufacturer builds a tire that, in fact, meets the safety standards that will be prescribed by regulation, it really should not matter what design, what type of component or what type of construction that particular manufacturer uses. In terms of experimentation, with regard to new concepts or new developments or new designs, I think this particular definition could, in fact, prohibit the establishment of new designs and new concepts.

If a manufacturer lives up to the safety standards, I think that should be all that we should be attempting to regulate in this particular Bill. It is a tire safety Bill. Its main thrust, its main provisions, are to ensure that the tire, that is manufactured and presented for sale to the Canadian public, is safe and meets the standards that are prescribed. I think performance is the principle rather than design or construction. I urge the Parliamentary Secretary to reconsider his position in this regard. We have had private discussions on it and I realize that you may insist that the phrase "standards regulating the design, construction" ties in with the thrust of protecting persons against personal injury, impairment of health, etc. But, if, in fact, the Regulations are not going to infringe upon new concepts in design and construction, then, there really is very little use in having that wording in that particular definition.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if I could respond briefly to the point Mr. Mazankowski has made. Certainly, I do not want to argue with the general principle behind his argument. However, I think the amendment which he is proposing would place in this particular part of the definitions a restriction that would be very likely to impair the effective functioning of the legislation. Certainly it is not our intention to interfere with the ongoing innovative processes of the industry that develop from time to time, the new designs and methods of construction that represent the normal advancement of this particular industry or any other.

• 2035

However, if we avoid using the particular words "design and construction" we could, for example, preclude ourselves from making regulations having to do with tread-wear bars in a tire which really, I think, are a pretty necessary kind of safety mechanism to have in the bill.

**Mr. Mazankowski:** It could be part of the regulations, would it not?

**Mr. Goodale:** I think Mr. Mazankowski touched on my essential argument with him in this connection which really relates to the last two or three lines of the bill as it is now written, on page 2 under the definition of "safety standards", where these words are used and I am quoting:

... for the purpose of protecting persons against personal injury, impairment of health or death;

[Interpretation]

Il me semble qu'il faudrait juger le rendement du pneu plutôt que ses parties constituantes ou leur disposition.

Il me semble aussi que si le fabricant de pneus construit un pneu qui satisfait vraiment aux normes de sécurité qui seront prescrites dans les règlements, il n'est pas nécessaire de tenir compte de la conception, des parties constituantes ou de la construction de ce pneu. J'estime que cette définition pourrait empêcher l'expérimentation ou les innovations dans le domaine de la conception.

Ce Bill ne devrait viser qu'à réglementer la fabrication pour ce qui est de la sécurité. C'est un Bill sur la sécurité des pneus. Il vise essentiellement à assurer que le pneu fabriqué et vendu à la population canadienne soit sûr et satisfasse aux normes prescrites. J'estime qu'il faudrait se fonder sur le rendement plutôt que sur la conception ou sur la construction. J'engage le secrétaire parlementaire à réviser sa position à cet égard. Nous en avons discuté et je sais qu'on peut insister sur le fait que l'expression «normes régissant la conception, la construction» est conforme à l'intention de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé, etc. Cependant, il ne sert à rien d'insérer ces mots dans cette définition si l'on ne veut pas que les règlements empêchent les innovations dans le domaine de la conception et de la construction.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais répondre brièvement à l'argument présenté par M. Mazankowski. Je ne mets certainement pas en doute le principe sur lequel se fonde son argument. Toutefois, je pense que cet amendement compromettrait l'efficacité de cette loi en restreignant cet aspect particulier des définitions. Nous ne voulons certainement pas empêcher le processus d'innovation de l'industrie qui, de temps à autre, élabore de nouvelles conceptions et de nouvelles méthodes de construction qui constituent le progrès normal de cette industrie ou de toute autre industrie.

Toutefois, si nous n'utilisons pas les termes «conception et construction», nous pourrions être, par exemple, dans l'impossibilité de faire des règlements concernant les indicateurs d'usure de la semelle qui sont, je pense, le genre de mécanisme de sécurité qu'il est nécessaire d'inclure dans ce bill.

**M. Mazankowski:** Est-ce que cela ne pourrait pas faire partie des règlements?

**M. Goodale:** Je crois que M. Mazankowski a touché là l'essentiel de mon argument qui est relié aux deux ou trois dernières lignes de ce bill tel qu'il était rédigé, à la page 2, sous les «normes de sécurité». On y lit notamment:

... aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort;

[Texte]

It seems to me that those rather restrictive words pretty carefully circumscribed what it is that we are talking about in this particular definition clause. Design or construction standards described here would I think necessarily relate to those last words in the clause which imply pretty clearly—in fact it is more than an implication, it is a very definite statement—that the standards must relate to the protection of persons, etc., as the wording is used in the legislation as it now stands.

I really would have to recommend against the adoption of Mr. Mazankowski's motion. Again, I would say, not arguing with the principle but perhaps we have just a linguistic or semantics argument here but I think the words as now proposed would be more satisfactory to eliminating your reference to "design and construction" and restricting the definition clause to the use of the word "performance".

**The Chairman:** Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** When Mr. Campbell, as I recall and I believe the record will reflect this, was talking about this before this Committee, he stated, I believe, that his Department is not capable of designing a tire nor do they intend at any time in the future to design a tire. I do not quite see where there is a restriction or how this restriction, as the Parliamentary Secretary has stated, would impair the functioning of this legislation. If it is just a matter of semantics, it could read "safety standards" means standards regulating the performance or function of a motor tire for the purpose of protecting persons against personal injury, impairment of health or death.

I just fail to see that putting the word "performance" in there rather than the word "design" would put a restriction there and would impair the functioning of the bill. I would like to hear more reasons on how this is going to impair the functioning of the bill.

**The Chairman:** Mr. Campbell, do you have any comments on that?

**Mr. G. D. Campbell (Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport):** Yes, I would reaffirm that our Department does not have the capability of designing tires. The definition of "safety..."

**Mr. Kempling:** Listen there, gentlemen, we know how you are going to vote but you might listen to what we are saying.

**An hon. Member:** We are listening.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

• 2040

**Mr. Campbell:** The act provides authority for the Governor General in Council to issue regulations. The regulations would embody the safety standards and the scope of the safety standards would be controlled by this definition so all the regulations would be limited by the scope of this particular definition.

In my previous testimony I indicated that our desire has always been to confine all safety standards relating to the motor vehicle on tires to performance but in certain cases we have been unable to write true performance standards, particularly in the case of motor vehicles where it was necessary to specify the number and location of the lights on a vehicle. That is not the true performance but is design to a certain extent.

[Interprétation]

Il me semble que ces termes, plutôt restrictifs, définissent assez soigneusement ce dont on parle dans cet article de définitions en particulier. Je pense que les normes de conception ou de construction décrites ici se rapporteraient nécessairement aux derniers mots de l'article qui insinuent nettement—en fait, c'est plus qu'une insinuation, c'est une déclaration très précise—que les normes doivent être liées à la protection des personnes, etc., comme dans ledit libellé de la loi actuelle.

Je dois vraiment me prononcer contre l'adoption de la proposition de M. Mazankowski. Encore une fois, je ne suis pas contre le principe mais notre argument est peut-être de nature linguistique ou sémantique; je crois préférable de conserver le libellé proposé plutôt que d'éliminer l'allusion à «conception et construction» et de restreindre la définition de l'article par l'utilisation du mot «performance».

**Le président:** Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Lorsque M. Campbell a parlé de ceci devant le Comité, et je pense que les Procès-verbaux le confirmeront, il a dit, je crois, que son ministère n'est pas capable de concevoir un pneu et qu'ils n'ont pas non plus l'intention de le faire. Je ne vois pas vraiment la restriction ou comment cette restriction, comme l'a dit le secrétaire parlementaire, compromettrait le fonctionnement de la loi. S'il s'agit simplement d'une question de sémantique, on pourrait dire «normes de sécurité» désigne des normes régissant la performance ou le fonctionnement de pneus de véhicule automobile aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort.

Je ne vois pas comment remplacer le mot «conception» par le mot «performance» constitue une restriction et compromet l'application du bill. J'aimerais qu'on m'explique davantage comment ceci va compromettre le fonctionnement du bill.

**Le président:** Monsieur Campbell, est-ce que vous avez des commentaires?

**M. G. D. Campbell (directeur de la Sécurité automobile et routière, ministère des Transports):** Oui, je peux dire à nouveau que notre ministère n'a pas la compétence nécessaire pour concevoir des pneus. La définition de «sécurité»...

**M. Kempling:** Écoutez, messieurs, nous savons comment vous allez voter, mais vous pourriez écouter ce que nous disons.

**Une voix:** Nous écoutons.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** La loi donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements. Ces règlements préciseraient les normes de sécurité dont la portée serait limitée par cette définition.

Comme j'ai dit lors des séances antérieures, nous avons toujours essayé de relier toutes les normes de sécurité établies pour les pneus de véhicules automobiles à des critères de performance, mais dans certains cas, cela a été impossible, surtout en ce qui concerne le nombre et la position des feux. Il s'agit là, non pas de performance mais d'un aspect de la conception.



[Text]

In so far as tires are concerned, I could cite perhaps three items which could be construed as falling outside the scope of performance standards. Those would be the wear bars which were referred to by Mr. Goodale as a warning to the motorist that his tires no longer had sufficient tread depth and were becoming unsafe; secondly, the markings on the tires are not strictly performance, and, thirdly, the dimensioning of the tires would not be to performance standards. It is for this reason that we felt the definition should include design and construction as well as functioning.

**Mr. Kempling:** Does Mr. Campbell feel that if we use the words "performance standard" he could issue a performance standard in fact which stipulates in the case of tire wear that after two thirds of the tread wear a tread-indicator bar should appear on the face of the tread. What is the problem there? I do not see a problem there. You say you do not intend to get involved in the design and construction and yet you insist in leaving the words in there. You say that your criterion is on performance and I fail to see why you could not issue a performance standard as far as the tread-wear bar is concerned. It seems to me that this would be just a normal course of events.

As far as the numbering is concerned that is part of regulations and the sizing is part of regulations. It is not part of design and construction, surely.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Performance as we would interpret it would be restricted to the load-carrying capacity of the tire and its performance, its ability to sustain loads at high speeds for a given length of time—this would be a true performance standard—as well as the puncture resistance and the resistance to unseating of the tire from the rim. Those are objective tests which can be specified in a laboratory and relate to the performance of the tire.

**Mr. Kempling:** Surely the size and that very point of the seating of the tire to the rim, you say that is a performance standard, that has to do with sizing, with dimensions. If the tire dimensions are off and the tire bead seat will not seat on the rim, you have said that is a true performance that you are looking at, not a design in construction standard.

**Mr. Campbell:** That would relate to the matching of the tire and the rim.

**Mr. Kempling:** No, matching the tire and the rim is one thing, but if you had the right-sized rim for the tire and the load it was going to carry and, in fact, the tire was off dimensions and, regardless, it still would not seat on there and it would not perform properly. You have just said it is a performance standard. The sizing, the matching of the tire to the rim from the point of view of size, is a performance standard.

**Mr. Campbell:** We specify in our regulations at the present time, at the request of the industry, tables of standard dimensions for rims and for tires and then subsequently specify the matching of the two. Without this authority, we could not specify the standard sizing of rims and tires.

• 2045

**Mr. Kempling:** Dr. Campbell, those standards that you are putting in the regulations have been in use for years and are already established by the tire and rim association. They issue a book every year that tells you the right-sized rim that goes with the right-sized tire, the load-carrying

[Interpretation]

Pour ce qui est des pneus, je pourrais citer trois aspects qui ne tomberaient pas dans la catégorie de critères de performance. D'abord, la suggestion de M. Goodale, c'est-à-dire la ligne pour indiquer un certain degré d'usure de la bande de roulement et le danger que cela peut présenter; deuxièmement, il y a la question des marques; et, troisièmement, les différentes tailles des pneus. C'est pour cette raison que nous estimions que la définition devrait comprendre les critères de conception et de construction.

**M. Kempling:** Si nous utilisions le terme «norme de performance», serait-il possible d'exiger, en vertu de cette norme, qu'après une usure de deux tiers, un ligne soit visible sur la bande de roulement? Je ne vois pas comment cela pourrait causer des difficultés. Vous ne voulez pas être impliqués dans des questions de conception et de construction et, pourtant, vous voulez conserver cette formulation. Vous dites que vous établissez des critères en matière de performance en ce qui concerne l'usure de la bande de roulement. Ce serait normal.

Il me semble que le numérotage et l'établissement de taille fait partie des règlements et non pas de la conception et de la construction.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** D'après notre acception du terme, la performance se limite à la capacité du pneu à supporter une certaine charge, à une vitesse accélérée, pendant une période donnée—voilà un exemple d'un vrai critère de performance. On pourrait également parler de la résistance à la crevaisson et la difficulté de détacher le pneu de la jante. Voilà des tests objectifs, des critères qui peuvent être fixés en laboratoire et s'appliquer à la performance du pneu.

**M. Kempling:** Il me semble que la difficulté de détacher le pneu de la jante qui, selon vous, est un critère de performance, implique forcément la question de la taille du pneu. Si la taille du pneu ne convient pas et, pour cette raison, n'est pas bien fixé sur la jante, il ne s'agit pas de la conception mais de la performance.

**M. Campbell:** C'est plutôt une question de trouver la taille de pneu qui convienne.

**M. Kempling:** Si le pneu n'était pas approprié, n'était pas conforme aux spécifications de sa taille, il ne s'ajusterait pas bien à la jante et ne pourrait pas répondre aux critères de performance. A cet égard-là, on peut parler des critères de performance.

**M. Campbell:** A la demande de l'industrie, nous fournissons, dans nos règlements, des tableaux de dimensions-types en ce qui concerne les jantes et les pneus aussi bien que des données sur leur assortiment. Sans ce genre de pouvoir, nous ne pourrions préciser les modèles standards de jantes et de pneus.

**M. Kempling:** Monsieur Campbell, les normes introduites dans les règlements sont utilisées depuis des années et ont été fixées par l'association des fabricants de pneus et de jantes. Celle-ci publie, en effet, tous les ans, un livre sur les divers modèles de jantes et de pneus correspondants,

[Texte]

capacity, and so forth and so on. This is something that has been going on for almost as long as they have made tires. You are not really putting anything in: it is something that is already established in industry.

**Mr. Campbell:** That is right. We are giving the authority of law to that...

**Mr. Kempling:** Well, it has been complied with by the industry and, as a matter of fact, has been used in courts of law in cases where tires were alleged to have been overloaded or underloaded or improperly sized; and that has been admitted into courts where these cases have come up, in the United States. I cannot talk about Canada but I know that it has down there.

Just using your own word, "sizing"—and that is one of the points you make—if we accept that you can put wear bars in by performance standard, you can put sizing in by performance standard. The only things we are now talking about are the numbers and letters that appear on the tire for purposes of identification. That is why we come back to what we talked about at the little private meetings we had, the putting of the word "performance" in there rather than "design and construction". It flows much easier and I do not see why it cannot be.

I think the main hangup here is that this bill is just sort of a copy of the Motor Vehicle Safety Act, but we are dealing with two different things here, motor vehicle and tire, and it is not the same thing.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I just want to carry on from where Mr. Kempling left off. I cannot imagine why we are so hung up on this definition inasmuch as it is in the Motor Vehicle Safety Act, as Mr. Kempling pointed out. There is a heck of a lot of difference between a tire and an automobile; and while both Mr. Goodale and Mr. Campbell have indicated that they have no intention of interfering with design or construction, they insist that it be left in.

My gosh! Mr. Campbell can defend the word "performance", and I think his answers to Mr. Kempling serve to defend the word "performance" much better and much more adequately than the words "design and construction". Quite frankly, I cannot imagine why we are hung up on that definition. I think that it is quite simple. If we are to accept the words that Mr. Goodale has used, that "we have no intention of interfering with design and construction", why leave it in there?

**The Chairman:** Yes, Dr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, by the same token, if there is an agreement or an understanding that the three words "design, construction and function" relate to safety standards, why are you concerned that it come out, Don?

**Mr. Mazankowski:** Well because I think it does give the power—but perhaps I should ask Mr. Goodale or Mr. Campbell. Does that definition give the power to regulate design and construction? Does that particular clause give the administrators of this bill the power to regulate design and construction, even though, as has been pointed out, there is no intention to interfere with design and construction? Nevertheless, as I see it, the power is there.

[Interprétation]

avec leur résistance, etc. Ceci existe presque depuis le début de la fabrication des pneus. Il n'y a rien de neuf à cela: c'est déjà bien établi dans l'industrie.

**M. Campbell:** En effet. Nous ne faisons que légiférer cela...

**M. Kempling:** Eh bien, l'industrie s'est conformée à cela et, d'ailleurs, on a invoqué cet argument devant les tribunaux lorsqu'il était question que les pneus aient été trop chargés ou trop peu ou d'une taille anormale; et ceci a été admis devant les tribunaux où le cas s'est produit aux États-Unis. Je ne sais pas ce qu'il en est au Canada, mais je sais que c'est le cas aux États-Unis.

Pour revenir sur le calibrage, si l'on accepte des critères de rendement comprenant des barres d'usure, pourquoi ne pas envisager d'introduire également le calibrage? Tout ce dont on parle, pour le moment, ce sont les numéros et les lettres servant à l'identification des pneus. C'est pourquoi nous revenons à ce que nous disions en privé, à savoir que je préférerais que l'on parle de «rendement» plutôt que de «conception et construction». Cela semble beaucoup plus logique et je ne vois pas ce qui vous retient.

Je crois que le principal obstacle ici est que ce projet de loi ne fait en fait que double usage avec la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles alors qu'il s'agit en fait de deux choses distinctes, à savoir les véhicules automobiles et les pneus.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je voudrais simplement revenir à la préoccupation de M. Kempling. Je ne comprends pas pourquoi on se bute tellement sur cette définition puisqu'elle figure dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, comme l'a fait remarquer M. Kempling. Il y a une grande différence entre un pneu et une automobile, et si M. Goodale et M. Campbell ont l'un et l'autre indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention de s'occuper de la conception ou de la construction, ils insistent néanmoins pour qu'on laisse ces termes.

Or, si M. Campbell peut défendre le terme «rendement», et je crois que ses réponses à M. Kempling le prouvent bien, avouons que ce terme est beaucoup plus adéquat que les mots «conception et construction». Très franchement, je ne comprends vraiment pas pourquoi nous nous butons sur cette définition. Je crois que c'est très simple. Si nous acceptons les propos de M. Goodale qui déclarait «qu'il n'avait pas l'intention de toucher à la conception et à la construction», pourquoi laisser ces deux mots dans la loi?

**Le président:** Oui, monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, si l'on convient ou l'on comprend bien que les trois termes «conception, construction et fonction» portent sur des normes de sécurité, pourquoi alors vous inquiéter qu'ils soient là ou non?

**M. Mazankowski:** Eh bien, parce qu'à mon avis cela donne le pouvoir—mais peut-être devrais-je céder la parole à M. Goodale ou à M. Campbell. Cette définition donne-t-elle le pouvoir de réglementer la conception et la construction? Cet article particulier donne-t-il aux responsables de l'application de cette loi le pouvoir de réglementer la conception et la construction, même si, comme on l'a dit, on n'a pas l'intention d'intervenir dans la conception et la construction? À mon avis, toutefois, le pouvoir est là.



[Text]

**The Chairman:** Dr. Campbell, or Mr. Goodale.

• 2050

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would certainly defer to the professional legal advice we have present this evening in the person of Miss Belisle. But I might again refer to the answer which I gave to Mr. Mazankowski earlier, that any regulations made within the scope of this particular wording would have to relate very specifically to, and are really confined very specifically by, the closing words of that clause which describe the purposes for which regulations might be made, and that is: "For the purpose of protecting persons against personal injury, impairment of health or death;" and, quite clearly, all matters relating to safety. I cannot see this particular definition, by any reasonable interpretation, authorizing an interference that did not really fall within the restrictions that those final words imply. I would also refer, just in passing, to a later clause in the Bill that would offer some comfort in this particular connection, as well. That is Clause 9, Mr. Chairman, which does provide for a special procedure, for the publication of proposed Regulations, allowing a full public airing, if you will, of what really is in the Regulations. It is not, at all, a secretive kind of process. So, given that general saving provision that would apply to all Regulations coming forward under the legislation, and given the very restrictive words at the close of that particular definition, I, quite honestly, fail to see the objection that is made to the use of the words, "design, construction." They refer only, in this definition Clause, to those matters involving the protection of persons against personal injury, impairment of health or death.

**The Chairman:** Maybe, to break the deadlock on this Clause 2, if it is agreeable, we can put the question and, maybe, we can see the general agreement of the Committee.

**Mr. Mazankowski:** We could always stand it and come back to it afterward.

**Mr. Kempling:** We can come back to it and make some progress in the other Clauses.

**The Chairman:** Dr. Campbell has one comment at this point. Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Perhaps, I could add one more point. Our present standard, which is as near as we can come to a performance standard, would not be regarded as a true performance standard, in law, because we refer, specifically, to the types of construction, to the types of pressures under which the tests are to be performed, to the sizes and so forth. So, although it is our best attempt at writing a performance standard, it is not a true performance standard because we are talking about the type of construction. Really, we believe that the modification in the definition might restrict our ability to write true performance standards. Thank you.

**Mr. Kempling:** That is your legal opinion from your three legal beagles over there. But it could go beyond that and have some influence with respect to design and construction. Is that not correct?

**Mr. Campbell:** In so far as it affected the safe operation of a tire, or a vehicle equipped with such a tire, yes, that is probably correct.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Campbell ou monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je laisserais certainement M<sup>lle</sup> Bélisle, qui est notre conseiller juridique professionnel, répondre à cette question. Néanmoins je vous renverrai à la réponse que j'ai donnée à M. Mazankowski tout à l'heure, à savoir que tous les règlements découlant de ce libellé devront être étroitement liés, et en fait limités très strictement, aux derniers mots de cet article qui décrivent les objectifs que sont censés poursuivre de tels règlements à savoir: «aux fins de protéger les personnes contre les blessures corporelles, les atteintes à la santé ou la mort;» et, il est très clair qu'il s'agit uniquement de questions touchant la sécurité. Je ne vois vraiment pas comment cette définition, interprétée raisonnablement, pourrait autoriser à intervenir dans un domaine dépassant les limites imposées par ces derniers mots. Je vous renverrai d'ailleurs à un autre article du projet de loi qui devrait vous rassurer à ce sujet. Il s'agit en effet de l'article 9, monsieur le président, qui prévoit une procédure spéciale pour la publication des règlements proposés, selon laquelle le contenu des règlements doit être effectivement rendu public. Il ne s'agit absolument pas de quelque chose de secret. Or, cette disposition générale s'appliquerait à tous les règlements découlant de cette loi et, vu le caractère très restrictif des derniers mots de cette définition, je ne vois honnêtement pas pourquoi on pourrait voir une objection aux mots «conception, construction». Il ne s'agit en fait, dans cet article sur les définitions, que de questions portant sur la protection des personnes contre des blessures, une atteinte à la santé ou la mort.

**Le président:** Peut-être pourrions-nous voter pour sortir de cette impasse sur l'article 2?

**M. Mazankowski:** On pourrait aussi le réserver et y revenir plus tard.

**M. Kempling:** En effet, on pourrait passer aux autres articles.

**Le président:** M. Campbell voudrait faire une observation à ce sujet. Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Peut-être pourrais-je ajouter quelque chose. Nos critères actuels qui sont en effet très similaires à des critères de rendement, ne seraient pas véritablement considérés comme tels, en droit, car il s'agit précisément du type de construction, de pression, de calibrage qui doivent faire l'objet de tests. Donc, même si nous essayons par là d'arriver aussi près que possible d'un critère de rendement, ce ne peut en être un véritable car nous parlons de type de construction. En fait, nous estimons qu'une définition modifiée pourrait nous gêner dans l'établissement de véritables critères de rendement. Merci.

**M. Kempling:** C'est l'opinion que vous ont fournie vos trois juristes là-bas. Mais cela pourrait aller plus loin et avoir quelque influence sur la conception et la construction. N'est-ce pas?

**M. Campbell:** Dans la mesure où cela toucherait la sécurité d'un pneu ou d'un véhicule équipé d'un tel pneu, vous avez probablement raison.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Would you envision that, under that definition, you may, in fact, find a treadwear design that could be considered as unsafe? That would be part of design and construction, I suppose.

**Mr. Campbell:** If there was an unsafe tread-design identified and (—)

**Mr. Mazankowski:** Tread-wear design.

**The Chairman:** Would you repeat the question, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** There are two elements, here. I think both the tread design and the tread-bar design are legitimate questions. You could see a tire being rejected, on those grounds, as not complying with safety standards as per your prescription?

• 2055

**Mr. Campbell:** Yes, sir. The manufacturers testified, before the Senate Committee, that they had indeed recalled tires which had inadvertently been produced in Canada and the United States without tread wear indicators.

**The Chairman:** All those in favour?

**Mr. Mazankowski:** I thought we were standing that clause.

**The Chairman:** No, the question has been put. All those in favour of the amendment?

Amendment negatived.

Clause 2 as amended, agreed to.

Clause 3 agreed to.

On Clause 4—*Regulations respecting use of the national tire safety mark*

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I move that Bill S-8 be amended

(a) by striking out lines 1 and 2 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

national tire safety mark and, without restricting

(b) by striking out line 33 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

prescribe;

(c) by striking out lines 36 to 42 on page 3 thereof and substituting the following therefor:

facturer, that he establish a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire manufactured by him and who wishes to be identified may be identified; and

(f) prescribe the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained.

**The Chairman:** Shall I dispense with reading over the amendment?

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Pouvez-vous imaginer qu'avec une telle définition vous puissiez, en fait, trouver un dessin d'usure de semelle qui puisse être considéré comme dangereux? Cela ferait probablement partie de la conception et de la construction.

**M. Campbell:** Si l'on pouvait découvrir que le dessin de la chape est dangereux...

**M. Mazankowski:** Le dessin d'usure de chape.

**Le président:** Pouvez-vous répéter votre question, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Il y a là deux éléments. Je pense qu'à la fois le dessin de la chape et le dessin de la barre de chape se défendent. On peut imaginer en effet qu'un pneu soit refusé parce qu'il n'est pas conforme aux normes de sécurité prescrites.

**M. Campbell:** Oui, monsieur. Les fabricants ont déclaré, au comité du Sénat, qu'ils avaient en effet rappelé des pneus malencontreusement fabriqués au Canada et aux États-Unis sans indicateur d'usure de chape.

**Le président:** Tous ceux qui sont en faveur?

**M. Mazankowski:** Je pensais que nous réservions cet article.

**Le président:** Non, nous passons au vote. Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement?

L'amendement est rejeté.

L'article 2, modifié, est adopté.

L'article 3 est adopté.

Sur l'article 4—*Règlements concernant la marque nationale de sécurité relative aux pneus*

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, je propose que le Bill S-8 soit modifié.

(a) en remplaçant les lignes 1 à 3, page 3, par ce qui suit:

«de la marque nationale de sécurité relative aux pneus et sans restreindre la portée générale»

(b) en remplaçant les lignes 37 et 38, page 3, par ce qui suit:

«prescrire;»

(c) en remplaçant les lignes 41 à 47, page 3, par ce qui suit:

«relative aux pneus, qu'ils établissent un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a fabriqué, et

(f) prescrire le système d'enregistrement à établir aux fins de l'alinéa e) et la manière de la maintenir.»

**Le président:** Puis-je me dispenser de relire cet amendement?



[Text]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the amendment carry? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just for the purpose of placing something on the record with respect to this amendment, particularly paragraph (f) having to do with the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained. It was my understanding that, notwithstanding the fact that the manufacturers in Canada could establish or have in effect a record system which could properly comply with the spirit and thrust of this bill, it was the major concern that the importers may not be as apt to comply or as prone to comply. My question is, if that is the case, why do we need this section in here? If we look at Clause 9, there is obviously going to be a fair amount of collaboration between the Minister's office and the manufacturers and the distributors. Given the kind of goodwill that is going to have to prevail for this particular piece of legislation to function properly, I am wondering why we have to firmly tie that particular section down.

The Chairman: Mr. Goodale.

• 2100

Mr. Goodale: Mr. Chairman, if I could respond first of all in general about these amendments to Clause 4. The first part of the amendment deals in a very direct way with the kind of discussion we were just having on Clause 2, in that we have eliminated a particular phrase in the original draft on the legislation, that is, those words in relation to motor vehicle tires that caused some concern and some discussion, both in the Committee and privately, as to just exactly what the prescription might relate to. That really goes back to our previous discussion about making sure that the Regulations involved, here, are Regulations relating realistically to safety matters and not to other matters which are not within the purview of the Bill. But, going directly to Mr. Mazankowski's point, which has more to do with the amendment of paragraph (e), on page 3 of the Bill, by the adding of a new paragraph (f), the basic thrust of those amendments is, first of all, to eliminate any burden on a person, other than the manufacturer, to maintain any kind of record or registration system. The original words in the statute did imply that the manufacturer could establish, or cause to be established, a record system and that had an implication, for some, that the manufacturer might be in a position to pass that burden along to people who, in fact, might be retailers or dealers. Well, that particular problem has been removed by the amendment and the closing words of paragraph (e) have been changed to indicate that the system we have in mind is very much a voluntary one in the sense that the onus is on the ultimate purchaser of those tires. If he wishes to be identified, the mechanism for allowing him to be identified will be established but, of course, that wish, on his part, must exist in the first place.

And, finally, dealing with paragraph (f), it seems, to me, important, first of all, that the operative word, in Clause 4(1), really is the word "may" which implies that the provision is a permissive one and not a mandatory one and that, I think, goes directly to the very heart of the question that Mr. Mazankowski has raised. It is not our intention to impose a cumbersome registration system upon manufacturers that in any sense, would, be unnecessary, redundant or inconsistent with the good work which we are assured that they have already done up to now, of their own

[Interpretation]

Des voix: D'accord.

Le président: L'amendement est-il adopté? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voudrais simplement dire un mot au sujet de cet amendement, et plus particulièrement de l'alinéa f) qui porte sur le type de système d'enregistrement à établir aux fins de l'alinéa e) et sur la manière de le maintenir. Je croyais que même si les fabricants canadiens pouvaient établir ou en fait posséder un système de registre qui puisse être jugé conforme à l'esprit et à la portée de ce projet de loi, on pouvait craindre que les importateurs ne soient pas aussi aptes ou disposés à se conformer à cette exigence. S'il en est ainsi, pourquoi avons-nous besoin de cet article? D'après l'article 9, en effet, il y aura de toute évidence une collaboration appréciable entre le bureau du ministre, les fabricants et les distributeurs. Étant donné qu'il faudra que tout le monde fasse preuve de bonne volonté si l'on veut que la loi soit convenablement appliquée, pourquoi doit-on si fermement stipuler de telles exigences.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord répondre en général aux questions portant sur les amendements à cet article 4. En effet, la première partie de l'amendement est très direct et revient sur la discussion que nous avons tout à l'heure à propos de l'article 2, à savoir que nous avons supprimé une expression particulière dans la version originale du projet de loi. Il s'agissait en effet des termes portant sur les pneus de véhicules automobiles, car on s'est demandé à la fois, au Comité et à l'occasion de conversations privées, ce que cela toucherait exactement. Il faudrait donc s'assurer que les règlements s'appliquent à la sécurité et non à d'autres questions qui ne sont pas du ressort de ce projet de loi. Les propos de M. Mazankowski ont surtout trait à l'amendement à l'alinéa e), page 3, et à l'insertion d'un nouvel alinéa f). Ces amendements visent à éliminer la responsabilité de toute personne, à l'exception du fabricant, de tenir un système d'enregistrement. La loi actuelle prévoit que le fabricant peut mettre au point ou faire mettre au point un système d'enregistrement. Cette disposition implique que le fabricant pourrait très bien remettre cette responsabilité au détaillant ou au vendeur. L'amendement proposé élimine cette difficulté. Le libellé de l'alinéa e) a été modifié afin d'indiquer que le système d'enregistrement est facultatif puisque la responsabilité revient à l'acheteur final des pneus. Les mécanismes en place permettent à ce dernier de s'identifier; toutefois, il faut qu'il veuille le faire.

En ce qui concerne l'alinéa f), il me semble que le mot clé à l'article 4(1), c'est-à-dire «peut» sous-entend que cette disposition est facultative. C'est là l'essentiel de la question soulevée par M. Mazankowski. Le gouvernement n'a pas du tout l'intention d'imposer au fabricant un système d'enregistrement qui soit encombrant, redondant ou inutile, et qui ne tienne pas compte des efforts considérables des fabricants jusqu'à maintenant. A mon avis, nous devrions féliciter l'industrie d'avoir pris une telle initiative. Il convient de prendre ce genre de précaution, mais je

[Texte]

volition, and out of simple good business practice. I think the industry is to be commended for that particular initiative. It might be good business sense to take these kinds of precautions, but I think it is important to provide, in the Bill, whether it relates to manufacturers or to importers, some measure of consistency and uniformity in the kind of registration system which is sanctioned by this kind of provision. In addition to providing a degree of consumer protection in that regard, I would suggest, Mr. Chairman, that a uniform, or consistent, system of record keeping or registration, applying to importers and manufacturers alike, really provides a very substantial degree of protection for the manufacturer, or for the importer, in that he will know precisely what it is that he has to do in order to discharge his onus under this Bill. I think it is fair to say that the amendments that are being made, taken as a total package, probably impose a greater burden upon the manufacturer than the Bill did when it was drafted and debated prior to this particular point. So, I think it is important to let manufacturers and importers know, if you like, to use the vernacular how they get off the hook in the sense of complying with the regulations and, therefore, discharging their responsibilities. I would repeat the comments that I have made earlier in the Committee that, of course, the officials of the Ministry will be anxious to consult with industry representatives to ascertain exactly what kind of a system they now function under and how that system might be adapted to the purposes of the new legislation, without undue disruption or change. Certainly the provisions of Clause 9, once again, become important where the Bill provides for publication of proposed Regulations and an opportunity for interested parties to make representations to the Minister, if they find that those regulations have something objectionable in them. So, I would hope, with that explanation, Mr. Mazankowski might find this particular amendment relating to a new clause 4 (1) (f) to be more satisfactory. I might ask Mr. Campbell if he has anything further to add to that particular point.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

• 2105

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, am I to take it from the remarks that were made by Mr. Goodale that the Governor in Council will, in fact, not be prescribing a method for the manufacturers but rather it will be worked out in co-operation with the manufacturers?

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: I suppose, Mr. Chairman, I would never want to preclude the ability of any level of government to take action that is provided for under legislation but certainly the desirable approach would be to work out some kind of system that does meet the legitimate objectives of the government in proposing this bill and legitimate the interests of the industry as well. I would hope that the co-operative efforts of all involved in that process would lead to a satisfactory set of rules that would be perfectly liveable and yet effective.

The Chairman: Mr. Rodriguez.

Mr. Rodriguez: Mr. Chairman, I assumed that the purpose of this bill was to provide some kind of safety for the travelling public that must use automobiles or use the highway; they have to use tires on cars. I am interested very much in the purpose of the amendment in paragraph (c) of the motion and the addition of the words:

[Interprétation]

crois qu'il est aussi important de prévoir, dans ce projet de loi, qu'il s'adresse au fabricant ou aux importateurs, une certaine mesure de logique et d'uniformité dans un système d'enregistrement de ce genre. En plus de protéger les consommateurs, un tel système d'enregistrement protège le fabricant et l'importateur puisque les responsabilités de ces derniers sont définies dans le projet de loi. De façon générale, les amendements proposés imposent de plus grandes responsabilités au fabricant que le projet de loi original. A mon avis, il est important d'informer les fabricants et les importateurs afin qu'ils sachent exactement à quoi s'en tenir en ce qui concerne leurs responsabilités aux termes des règlements. Comme je l'ai dit antérieurement, le Ministère consultera les représentants de l'industrie afin de déterminer la façon d'adapter le système actuel aux dispositions de la loi et ce, sans dérangement injustifié. Les dispositions de l'article 9 sont importantes puisque le projet de loi prévoit la publication des règlements proposés, ce qui donne aux parties intéressées la possibilité de faire des représentations au ministre s'ils ne sont pas d'accord avec les règlements. Monsieur Mazankowski, j'espère que cette explication ayant trait à l'article modifié 4(1)f) vous conviendra. J'aimerais demander à M. Campbell s'il a quelque chose à ajouter.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, dois-je comprendre, des remarques de M. Goodale, que le gouverneur en conseil ne prescrira pas une méthode aux fabricants mais que l'on établira cette méthode en collaboration avec les fabricants?

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Je suppose, monsieur le président, que je n'oserai jamais essayer d'empêcher un gouvernement, de quelque palier que ce soit, de prendre des mesures prévues aux termes d'une loi; il est toutefois évident qu'il serait souhaitable de mettre au point un système qui satisfasse tant aux objectifs légitimes que le gouvernement désire atteindre par l'entremise de ce projet de loi, qu'aux justes intérêts du secteur industriel. Il me semble que les efforts conjoints de tous les participants pourraient amener l'établissement d'un ensemble satisfaisant de règles auxquelles il serait facile de se plier tout en maintenant l'efficacité nécessaire.

Le président: Monsieur Rodriguez.

M. Rodriguez: Monsieur le président, si je ne m'abuse, ce projet de loi a pour objet de garantir une certaine sécurité aux automobilistes et voyageurs routiers. Je m'intéresse beaucoup au but de l'amendement à l'alinéa c) de la motion et à l'ajout des mots:



[Text]

... and who wishes to be identified ...

in placing an option on the person who purchases a tire as to whether he wants to be registered. I am presuming the person who is driving on the highway opposite me is driving in a vehicle that is fairly safe and if there is anything wrong with that vehicle there is a system of recall by the company that has manufactured that vehicle to correct any failure in that vehicle. I am going to assume that on the tires as well, if that person is approaching me in his car and if the manufacturer of those tires has discovered that there is a fault in the manufacture of the tire and the system and the process, the owner of that car is notified that he should return those tires and have them changed.

When you place this kind of option I, as the other person who may have signed up for that option, do not have that guarantee that the person approaching me in effect has taken advantage of the fact that there may have been a fault in the tire. I think if you are going to have a registration system of those who purchase the tires just the same way as the car is, when they are purchased your name is registered with the manufacturer. If there is a fault in the brakes or in some other defect in the car, there is a recall.

I think if you make it optional there are some people that may say, "I do not want to go through that government bureaucracy and registering," so they do not. So, in effect, they do not get the advantage of a recall. Am I correct in assuming that that is what you are doing here? You are providing an option to a person who does not want to register his tires.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, the essence of the amendment to Clause 4(1)(e) is to place some responsibility upon the purchaser of a tire to take steps to ensure that he can be notified ...

**Mr. Rodriguez:** Yes, but am I correct in assuming that this amendment that you have in here is providing him with the option? When I purchased the tires, if I do not want to register my name and my address as having purchased those tires, I have that option. I could say, "To heck with you; I am not going to do that," and I can walk out of that store with those tires and you have no record of my having purchased them. Is that correct?

**Mr. Goodale:** That is true.

**Mr. Rodriguez:** I do not believe that should be the case for tires because if I am going to do it for safety purposes and you should discover there is something wrong with your tires then surely for every person who purchased those tires there should be a recall of those bloody tires. It is a safety not only for me but it is a safety for every driver on the road.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if I could comment again on this and ask Mr. Campbell to add to it if he would like to, I think we should realize that this particular bill is a distinct advance over the situation as presently exists, in that there is no mechanism at all at the present moment to ...

**Mr. Rodriguez:** If you are going to do the thing right, let us do it properly from the top down.

[Interpretation]

... lorsqu'elle le désire ...

Ce qui permet à l'acheteur d'un pneu de décider s'il souhaite être enregistré. Je suppose que la personne qui conduit un véhicule roulant dans le sens opposé au mien est au volant d'une automobile relativement sûre qui serait rappelée par son fabricant advenant le cas d'un défaut de fabrication. J'aimerais également pouvoir supposer cela des pneus de ce véhicule et espérer qu'on aura averti ledit conducteur de la défectuosité de tout pneu dont il est propriétaire

Toutefois si l'acheteur d'un pneu est laissé libre de l'enregistrer ou pas, rien ne pourra me garantir que le conducteur qui vient vers moi s'est prévalu du service qui lui était offert. A mon sens, si l'on veut instaurer un service d'enregistrement, il faudra qu'il se déroule à l'instar du système adopté pour les automobiles, le fabricant enregistrant donc le nom de l'acheteur. En cas de défaut de fabrication, l'auto est rappelée.

Cependant, si le système d'enregistrement est facultatif, plusieurs personnes décideront de ne pas s'enregistrer afin d'éviter tous les ennuis bureaucratiques. De cette façon, ces personnes ne seront pas avisées lors des campagnes de rappel. Est-ce là l'intention de cet amendement? Vous offrez un choix aux personnes qui ne veulent pas participer au système d'enregistrement.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, aux termes de l'amendement proposé à l'article 4(1)e), la responsabilité retombe sur les épaules de l'acheteur du pneu qui doit faire en sorte que l'on puisse le rejoindre ...

**M. Rodriguez:** Oui, mais ai-je raison de croire que cet amendement donne un choix à l'acheteur? Lorsque j'achète des pneus, j'ai donc la possibilité de participer ou non au système d'enregistrement. Je peux très bien décider de ne pas y participer et ainsi vous ne pourrez pas me retracer, n'est-ce pas?

**M. Goodale:** C'est exact.

**M. Rodriguez:** A mon avis, tel ne devrait pas être le cas puisqu'il devrait être possible de rappeler tous les pneus si l'on découvre un certain défaut de fabrication, l'objectif de ce projet de loi étant de promouvoir la sécurité routière. N'oublions pas qu'il s'agit de la sécurité de tous les automobilistes.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je vais répondre à cette question à cette question et, ensuite, je demanderai à M. Campbell de nous faire part de ses remarques. Soulignons que ce projet de loi présente des avantages distincts sur la situation actuelle, puisqu'il n'existe aucun mécanisme ...

**M. Rodriguez:** Si nous voulons que ce soit bien fait, commençons convenablement par le début et allons jusqu'au bout.

[Texte]

**The Chairman:** Order please.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if I could just answer that. The point is that if Mr. Rodriguez regards this as going less in the right direction, I welcome that. I gather his argument is that we are not going far enough in the right direction and perhaps ...

**Mr. Rodriguez:** No I am not.

**The Chairman:** Order please.

**Mr. Goodale:** ... a good portion of the difficulty is that he unfortunately has not had the benefit of the rather substantial and lengthy discussion that has gone on, both in this Committee and in the Senate on this particular subject, where this very point was debated at great length; and really the amendment which we have before us now is the product of hours and days and weeks of analysis of the situation which, I suppose, in a sense, boils down simply to balancing the ultimate benefit to be obtained by a particular provision of law against the cost and the feasibility of, in fact, making that provision work.

The point that has been made to us is that a mandatory burden upon retailers to maintain the registration or record-keeping system, which is really the only practical alternative to what we proposed in our amended paragraph (e), would clearly be a disproportionate one, and one certainly that the dealers were not anxious or indeed willing to take on; and one that in the long run, in fact, might prove to be very expensive and relatively ineffective. Therefore, the amendment that we have come forward with is the one that we think will largely accomplish the objectives while not placing an unrealistic or inordinately expensive burden upon the industry.

**The Chairman:** Mr. Rodriguez.

**Mr. Rodriguez:** Mr. Chairman, thank heavens I was not involved in any of the Senate hearings. It is good to come in fresh like this, not having had the benefit of all that extensive debate on those kinds of issues. I think that coming as a neophyte, so to speak, to this Committee and looking at this particular amendment, it may be that I could bring something of a refreshing view.

The way it is going now with the cost of cars, Mr. Chairman, it is going to be that you will not be able to pick up a tire under 100 bucks for a good tire. Okay? It seems to me that we are looking at escalating costs of radials and we know the importance of good tires; and obviously that has been recognized by the fact that you brought forward this bill.

I am saying to you, Mr. Chairman, and I want this parliamentary assistant to respond to this, is it fair to give an option to a person who is driving on a highway whose responsibility is not only his own for the safety of the car, and we have recognized that with seat belt legislation in some provinces—that he has a responsibility not only to himself in that car but a responsibility to everyone else who uses that highway. So if a person is driving a car with tires which have been discovered by the manufacturer to have a defect, it is not fair to myself, having registered my tires, that if there is a defect in the tire, I would be notified but he would not be notified.

[Interprétation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Goodale:** Monsieur le président, permettez-moi de répondre. Si M. Rodriguez pense que c'est la bonne voie, j'en suis ravi. Si je comprends bien, il a l'impression que nous n'allons pas suffisamment loin dans la bonne voie et peut-être ...

**M. Rodriguez:** Non, ce n'est pas le cas.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Goodale:** ... qu'en grande partie, la difficulté provient du fait qu'il n'a pas profité des longues et importantes discussions qui ont eu lieu ici et au Sénat. Ce sujet, a été débattu assez longuement. L'amendement que nous étudions est le produit d'heures, de jours et de semaines d'analyse de la situation. Je suppose qu'elle peut se résumer simplement dans l'équilibre du profit final qui sera obtenu par une disposition particulière de la loi par rapport au coût et à la possibilité de rendre cette disposition applicable.

On nous a expliqué que les détaillants auraient à supporter ce fardeau obligatoire, celui de tenir à jour les dossiers, ce qui est en réalité la seule alternative pratique à ce que nous avons proposé à l'alinéa e) modifié. Ce fardeau serait tout à fait disproportionné, et il semble certain que les fournisseurs ne sont pas du tout disposés à l'assumer. A long terme, il peut devenir très dispendieux et relativement inefficace. Par conséquent, l'amendement que nous avons proposé répondra, à notre avis, aux objectifs, sans imposer de fardeau coûteux, irréaliste ou démesuré à l'industrie.

**Le président:** Monsieur Rodriguez.

**M. Rodriguez:** Monsieur le président, Dieu merci, je n'ai pas participé aux séances du Sénat. C'est une bonne chose d'arriver, les idées claires, sans avoir suivi tous les débats. J'arrive au Comité, comme un néophyte, pour ainsi dire, afin d'examiner cet amendement. Il se peut que j'apporte des idées nouvelles au débat.

Du train où vont les coûts des voitures, monsieur le président, nous ne pourrions plus bientôt trouver un bon pneu pour moins de \$100. C'est vrai? Le coût des pneus radiaux grimpe sans cesse et nous savons combien il est important d'avoir de bons pneus. Vous êtes au courant, puisque vous avez proposé le projet de loi.

Je vous demande, monsieur le président, et j'aimerais que l'adjoint parlementaire réponde, est-il juste de donner ce choix à une personne qui conduit sur une autoroute et qui est responsable non seulement de la sécurité de sa voiture,—certaines provinces l'ont déjà reconnu, puisque la loi concernant le port de la ceinture de sécurité a été imposée; non seulement le chauffeur a une responsabilité envers lui-même dans sa voiture, mais il a également une responsabilité envers toute autre personne qui emprunte l'autoroute. Par conséquent, si elle conduit une voiture dont les pneus ont un défaut, connu du fabricant, il n'est pas juste pour moi, puisque mes pneus sont enregistrés, s'il y a un défaut, que j'en sois averti, mais que l'autre chauffeur ne le soit pas.



[Text]

Surely that is the question. Do we not have a responsibility for each other? And it is all of this stuff as to whether we are placing an undue burden on the retailer. At the way the cost of tires is going, it is certainly not a small purchase anymore: it is a very large purchase, and it is a very important purchase.

In much the same way as the car is registered with the manufacturer, I think that I cannot go for that amendment that places the onus on the purchaser and will say to one gentleman, "You have the option. I prefer to take it up, but you do not. If your tire blows, you run into my car, you injure my family." I do not think that the public is prepared to go along with that, Mr. Chairman. That is the point I am making with this parliamentary assistant.

It may be that I am glad I did not listen to all the other stuff before, because that is the view that would be taken in any part of the riding.

• 2115

**Mr. Kempling:** You might learn something.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Dr. McIsaac on a point of order.

**Mr. McIsaac:** The honourable member asks if it is fair to proceed as we are proceeding in this amendment. I just ask him if it is fair to come into this Committee after many weeks and hours of discussion and negotiation both in the Committee and outside it, clear of the Senate and the Senate hearings on the bill, to look at a thing as he says with a fresh look, but with a very belated look.

**Mr. Rodriguez:** You are . . .

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. McIsaac:** I do not think it is.

**The Chairman:** Order, please. Dr. McIsaac, although Mr. Rodriguez is not a member of the Committee at the moment, he has a right to speak and voice his opinion on the bill.

**Mr. Rodriguez:** I am a member of Parliament just the same as you are.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, for a more lengthy and rather detailed analysis of the rationale behind this amendment, I think the testimony and discussion in the Senate hearings and in our previous hearings of this Committee would be of interest to a member concerned about the background of this particular amendment. I would respond to Mr. Rodriguez directly by making four points.

First of all, his reference to escalating costs for motor vehicle tires. The information we have before this Committee would indicate that the kind of registration burden which he sees being desirable would certainly add very directly to that cost factor.

Secondly, of course, experience would demonstrate that the major effectiveness of a recall program is not so much at the consumer end of the pipeline as during the course of the pipeline itself, that is, the distribution pipeline. Again, the evidence we have before us would indicate the greater protection for consumers is not likely to come from the collection of tires back from the public once they have sold, but, from the retrieval of them from the distribution system before they make it to the consumer market. The provisions of the bill are certainly very clear and direct in

[Interpretation]

Voilà la question. N'avons-nous pas une responsabilité les uns envers les autres? Et cette histoire de placer un fardeau trop lourd sur les épaules du détaillant. Au rythme où vont les prix des pneus, ce n'est plus un petit achat, mais un achat très important.

C'est la même chose que pour les voitures qui sont enregistrées chez le fabricant; je ne crois pas être d'accord avec cet amendement qui place ce fardeau sur les épaules de l'acheteur. Je ne peux dire à une personne: «Vous avez le choix. Moi je le prends, mais pas vous. Si votre pneu éclate, vous pouvez frapper ma voiture et blesser ma famille.» Je ne crois pas que le public soit d'accord, monsieur le président. Voilà ce que je voulais dire au secrétaire parlementaire.

C'est peut-être une bonne chose de ne pas avoir entendu tout ce qui s'est dit sur le sujet, car mon opinion traduit le sentiment de mes électeurs, n'importe où dans ma circonscription.

**Mr. Kempling:** Vous pourriez apprendre quelque chose.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur McIsaac invoque le Règlement.

**M. McIsaac:** Le député se demande s'il est juste de procéder comme nous le faisons pour cet amendement. Je lui demanderai si, à son avis, il est juste d'arriver au Comité après des semaines et des heures de discussions et de négociations au comité et à l'extérieur, au Sénat et aux audiences du Sénat, pour voir les choses, comme il dit, avec un œil nouveau, mais un peu en retard.

**M. Rodriguez:** Vous êtes . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. McIsaac:** Je ne crois pas que cela le soit.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McIsaac, même si M. Rodriguez ne fait pas partie du Comité pour le moment, il a le droit de donner son opinion sur le projet de loi.

**M. Rodriguez:** Je suis membre du Parlement tout comme vous.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, afin de donner une analyse plus complète et plus détaillée de la raison d'être de cet amendement, je crois que les discussions et les témoignages entendus aux séances du Sénat et aux séances antérieures du Comité seront intéressantes pour un député qui s'inquiète du but de cet amendement. Je répondrai à M. Rodriguez en soulignant quatre points.

Tout d'abord, il a parlé de l'augmentation du coût des pneus. D'après ce que nous savons, au Comité, il semble que ce travail d'enregistrement qu'il croit souhaitable ajouterait certainement au facteur coût.

Deuxièmement, l'expérience prouve que l'efficacité principale d'un programme de rappel n'est pas tellement au bout de la ligne que pendant le cours du programme, c'est-à-dire pendant la distribution. Je dirai de nouveau que d'après les témoignages que nous avons entendus, il semble que les consommateurs ne seraient pas tellement protégés si les pneus étaient retirés du public une fois qu'ils avaient été vendus, mais s'ils étaient retirés du système de distribution avant même qu'ils aient atteint le marché du consommateur. Les dispositions du bill sont très

[Texte]

that regard, and place a very substantial burden upon manufacturers to pull tires back out of the distribution system before they reach the point of consumer sale. It is certainly the experience of manufacturers and people involved in the industry, at least according to their testimony, that that is, in fact, the case.

The final point I would like to make to Mr. Rodriguez is that, in dealing with the matter of recalling or warning about defective tires, one method is, of course, the registration system and the direct notification to a particular consumer. The other is, of course, a method of widespread publicity through the public media, which is the method used at the present time when a defect is discovered. That may in the long run turn out to be the more effective tool, in the sense that the media, the newspapers, television and radio, participate rather well in publicizing the fact that a particular batch of tires may have some kind of problem with them.

In closing, Mr. Chairman, I would say that it might be a utopian desire to pass legislation that says: thou shalt not have an accident. Unfortunately, that is not within the capacity of even members of the New Democratic Party.

I think the particular proposal for which Mr. Rodriguez argues is one that we simply could not support at this time.

**The Chairman:** Mr. Rodriguez.

• 2120

**Mr. Rodriguez:** Well, let me ask another question, then, Mr. Chairman. Suppose, for example, one driver takes up the option and he registers his purchase of the tires but I do not. And suppose further that I have an accident because of a fault in the tire, which had been discovered by the manufacturer, and of which I was not notified because I had not been registered. Under the legislation, would there be a difference or could I, as well as the person who has taken up the option of registering his tires, hold the manufacturer liable, for the fault in the tire.

**Mr. Kempling:** Sure.

**Mr. Rodriguez:** Could I hold the manufacturer liable for damage under the legislation?

**Mr. Kempling:** Certainly.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would not want to make any kind of hypothetical legal rule on this.

**Mr. Rodriguez:** It is not hypothetical but it could be a fact.

**Mr. Goodale:** It is a very hypothetical situation and I notice other Members of the Committee are nodding, "yes", that there would be a responsibility there, or a cause of action there, for the consumer against the manufacturer. I think every fact situation clearly has to stand on its own grounds and be analyzed in a case-by-case way and that, really, is a very rather fundamental principal in our system of law. But this particular legislation would not, I think, by itself, relieve, or lessen, any burden that there may be.

[Interprétation]

claires et très directes sous ce rapport, elles placent un fardeau très important sur les épaules des fabricants qui doivent retirer les pneus du système de distribution avant même qu'ils atteignent le consommateur. D'après l'expérience des fabricants et des personnes travaillant dans cette industrie, si l'on en croit leurs témoignages, c'est exactement cela.

Le dernier point que je voudrais mentionner à M. Rodriguez, dans cette question de rappel ou d'avertissement concernant les pneus imparfaits, c'est qu'il y a une méthode, celle du système de l'enregistrement, évidemment, et l'avis direct à un consommateur. L'autre méthode consiste à faire une grande publicité dans les médias d'information, c'est-à-dire les méthodes dont on se sert actuellement lorsqu'une imperfection est découverte. A long terme, c'est peut-être l'outil le plus efficace, car les médias d'information, les journaux, la télévision et la radio collaborent très bien lorsqu'il s'agit d'annoncer qu'un lot de pneus présente un problème.

Pour terminer, monsieur le président, je dirais que c'est un souhait utopique que de vouloir adopter une loi qui déclare: Tu n'auras pas d'accident. Malheureusement, ce n'est pas possible, même pour les membres du Nouveau parti démocratique.

Nous ne pouvons tout simplement pas, à ce moment-ci, appuyer les propositions de M. Rodriguez.

**Le président:** Monsieur Rodriguez.

**M. Rodriguez:** Laissez-moi donc poser une autre question, monsieur le président. Supposons qu'un conducteur prenne avantage de l'option et enregistre son achat de pneus, mais que moi, je ne le fasse pas. Et supposons en plus que j'aie un accident à cause d'une défectuosité qui aurait été découverte par le fabricant, et dont je n'aurais pas été avisé faute d'enregistrement. Selon la loi, y aurait-il une différence ou pourrais-je, autant que la personne qui a pris avantage de l'enregistrement de ses pneus, tenir le fabricant responsable à cause du pneu défectueux?

**M. Kempling:** Certainement.

**M. Rodriguez:** Le fabricant serait-il responsable pour l'indemnisation en vertu de la loi?

**M. Kempling:** Certainement.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, à ce sujet, je ne voudrais pas établir quelque précédent juridique hypothétique.

**M. Rodriguez:** Ce n'est pas hypothétique, et cela pourrait très bien arriver.

**M. Goodale:** C'est une situation très hypothétique, et je remarque que d'autres membres du Comité font signe que oui, qu'il y a au fait une responsabilité et une raison de poursuite du fabricant par le consommateur. Je crois que chaque situation doit être analysée séparément, car voilà un principe très fondamental de notre système de droit. Mais je ne crois pas que cette loi particulière, en vertu de cette disposition, puisse alléger ou diminuer le fardeau de la responsabilité.



[Text]

**Mr. Rodriguez:** Yes. So the point of the legislation, then, Mr. Chairman, if I am correct, is to try to prevent those kinds of tragedies as much as possible. Is that not the purpose of the legislation?

**Mr. Goodale:** As much as is feasible, Mr. Chairman. Yes.

**Mr. Rodriguez:** All right. Fine. Now you have made the argument about how difficult it would be to develop a system of registration. Mr. Chairman, surely the Parliamentary system is not suggesting, that a country that could develop technology to put a man on the moon and get communication back, cannot devise a system, a simple system, of registration of the purchase of tires. Surely we do it with the cars when we purchase them from the manufacturer. That is not a very complicated system of registration is it?

**The Chairman:** Well, I feel that we have been questioning and answering on the same subject and the Committee Members who have been sitting here are well aware of the situation. If we can put the question and, if the arguments from the Honourable Member are justified, it will be exemplified in the vote, if that is agreeable with the Committee.

**Some Hon. Members:** Agreed.

Amendments agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

On Clause 5—*Prohibitions applicable to manufacturer or distributor*

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I move that Bill S-8 be amended, by striking out line 4, on page 4 thereof, and substituting the following therefor:

5. No manufacturer shall

I move this amendment.

**The Chairman:** It is moved by Mr. Harquail:

That Bill S-8 be amended by striking out line 4 on page 4 thereof and substituting the following therefor:

5. No manufacturer shall

Amendment agreed to.

Clause 5 as amended agreed to.

Clause 6 agreed.

Clause 7. Mr. Harquail.

On Clause 7—*Regulations respecting importation of motor vehicle tires.*

**Mr. Harquail:** I move that Bill S-8 be amended (A) by striking out line 3 on page 5 thereof, and substituting the following therefor:

"into Canada;"

(B) by striking out lines 25 to 31 on page 5 thereof and substituting the following therefor:

"the importer establishes a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire imported by him and who wishes to be identified may be identified; and

[Interpretation]

**M. Rodriguez:** Donc, monsieur le président, cette loi cherche à prévenir ce genre de tragédies autant que possible. N'est-ce pas là le but de la loi?

**M. Goodale:** En autant que cela est possible, monsieur le président, oui.

**M. Rodriguez:** Très bien. Maintenant vous avez bien défendu votre argument sur la difficulté d'implanter un système d'enregistrement. Monsieur le président, le système parlementaire ne suppose certainement pas qu'un pays qui a pu développer la technologie nécessaire pour transporter un homme à la lune, ne puisse pas élaborer un système simple pour l'enregistrement de l'achat de pneus. C'est certainement un système semblable à celui qu'on emploie quand on achète une voiture d'un fabricant. Voilà un système d'enregistrement qui n'est vraiment pas compliqué, n'est-ce pas?

**Le président:** Eh bien, je crois que nous avons suffisamment discuté du sujet pour que les membres du Comité connaissent tous les aspects de la question. Si vous permettez qu'on passe au vote, je crois que, si les arguments de l'honorable député sont justifiés, le vote en décidera, si le Comité le veut bien.

**Des voix:** D'accord.

Les amendements sont adoptés.

L'article 4, tel qu'amendé, est adopté.

L'article 5—*Interdictions applicables aux fabricants ou aux distributeurs*

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, je propose que le Bill S-8 soit amendé en remplaçant la ligne 5 de la page 4 par ce qui suit:

«5. Nul fabricant ne doit»

Je propose cet amendement.

**Le président:** Il est proposé par M. Harquail:

Que le Bill S-8 soit amendé en supprimant la ligne 5 de la page 4, et en la remplaçant par:

«5. Nul fabricant ne doit»

L'amendement est adopté

L'article 5 tel qu'amendé est adopté.

L'article 6 est adopté.

L'article 7. Monsieur Harquail.

Article 7—*Règlements concernant l'importation des pneus de véhicule automobile*

**M. Harquail:** Je propose que le Bill S-8 soit modifié a) en remplaçant la ligne 3, page 5, par ce qui suit:

«voir être importés au Canada;»

b) En remplaçant les lignes 27 à 33, page 5, par ce qui suit:

«(ii) Si l'importateur établit un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a importé; et

[Texte]

(c) prescribing the kind of registration system to be established for the purpose of subparagraph b(ii) and the manner in which it shall be maintained.”

• 2125

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if I could just comment, that is simply a parallel amendment dealing with importers, parallel to the amendments to Clause 4 which we were discussing earlier.

**The Chairman:** Shall I dispense reading, if it is all understood?

**Some hon. Members:** Dispense.

**The Chairman:** Shall the amendments to Clause 7 carry?

Amendments agreed to.

Clause 7, as amended, agreed to.

**The Chairman:** Shall Clause 8 carry?

**An hon. Member:** No.

On Clause 8—*Failure to give notice of defects*

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** I move that Bill S-8 be amended,

(a) by striking out line 36 on page 5 thereof and substituting the following therefor:

... facturer or importer of a motor

(b) by striking out lines 1 to 5 on page 6 thereof and substituting the following therefor:

(a) any person who has obtained for the purpose of sale or resale, a tire manufactured or imported by him,

(b) any purchaser of that tire of whom the manufacturer or importer of that tire has a record.

Amendment agreed to.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I am a little concerned about this particular clause inasmuch as I think it deviates from the end-user concept. I think this poses some difficulties because if the manufacturer fails to notify as outlined in subsection 2, they are guilty of an offence. There are two questions here. First, the difficulty the manufacturer may have in extending the notification and secondly, the type of notification that may be necessary for the internal operations of the manufacture and distributing chain. Would this particular section mean that the manufacturer would have to notify all its distributors, dealers, subdealers et cetera by registered mail? What would happen in the event a tire or a number of tires which were defective were stolen from a distributor or a dealer or subdealer. Would the onus of responsibility be on the manufacturer in this case given the fact that they would be guilty of an offence if they did not notify the owner? I think there are some difficulties with this particular clause and perhaps Dr. Campbell or Mr. Goodale might be able to respond to that.

[Interprétation]

c) Prescrivant le système d'enregistrement à établir aux fins du sous-alinéa b)(ii) et la manière de le maintenir.»

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je voudrais faire remarquer que c'est tout simplement un amendement parallèle qui traite des importateurs, comme les amendements à l'article 4 dont nous avons discuté plus tôt.

**Le président:** Puis-je éviter de lire si tout le monde a compris?

**Des voix:** Suffit.

**Le président:** Les amendements de l'article 7 sont-ils adoptés?

Les amendements sont adoptés.

L'article 7 tel qu'amendé est adopté.

**Le président:** L'article 8 est-il adopté?

**Une voix:** Non.

Article 8—*Omission de donner avis des défauts*

**M. Harquail:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je propose que le Bill S-8 soit modifié

a) en remplaçant la ligne 39 de la page 5 par ce qui suit:

«personne qui, étant fabricant ou»

b) en remplaçant les lignes 5 à 9 de la page 6 par ce qui suit:

a) à tout vendeur ou revendeur d'un pneu qu'elle a fabriqué ou importé;

b) à tout acheteur de ce pneu dont le nom figure dans les dossiers du fabricant ou de l'importateur du pneu.

L'amendement est adopté.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Cet article me préoccupe quelque peu car je crois qu'il adhère du concept de l'usager dernier. Je crois que cela pose une certaine difficulté, car si le fabricant omet l'avis tel que prescrit au paragraphe 2, il sera coupable d'une infraction. Il y a deux questions qui se posent. D'abord, la difficulté qu'aura le fabricant à prolonger l'avis, et deuxièmement, le genre d'avis qui sera nécessaire aux opérations internes dans la chaîne de fabrication ou de distribution. Cet article en particulier signifie-t-il que le fabricant devra aviser tous les distributeurs, concessionnaires, vendeurs, ainsi de suite, par lettre recommandée? Que se produirait-il si un pneu ou des pneus défectueux étaient volés chez le distributeur ou le concessionnaire ou le vendeur? La responsabilité incomberait-elle toujours au fabricant, dans ce cas, en vue du fait qu'il serait coupable d'une infraction s'il n'avisait pas le propriétaire? Cet article présente quelques difficultés et M. Campbell ou M. Goodale pourrait-il en traiter?



[Text]

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, briefly, I would begin by saying it is an interesting contrast to hear Mr. Mazankowski make these particular points following the rather lively debate we have just had with Mr. Rodriguez. It is an interesting clash of views, but...

**Mr. Mazankowski:** Those who do not know the business or the realities of the business world, I must sympathize with them.

• 2130

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, to deal specifically with what Mr. Mazankowski said, I think a reading of the original draft clause 8(1) would indicate that this notification procedure passes itself along the distribution chain or the pipeline as it has been called, with one person notifying the person who legitimately is next in line to acquire tires from him and that sort of effect right down to the final retailer. The amendment that we have proposed first of all removes the word "distributor" from the second line of Clause 8, because as has been explained previously in the Committee, the technical word "distributor" in the trade has a different connotation from the manner in which it is defined in the definition section of this bill and there was felt to be some possibility of people misconstruing what was really meant by the word "distributor". So for the purposes of avoiding that kind of confusion, despite the fact that a definition section and a very precise one was included, the word "distributor" was deleted and the emphasis, as Mr. Mazankowski has mentioned, was placed on the relationship between the manufacturer or the importer and the consumer of the product. The onus therefore is on the manufacturer to make the notice of the defects.

The intermediate persons in the pipeline really are covered by the amendments we are proposing to paragraph (a) of Clause 8(1) which refer to people obtaining tires for the purposes of resale and so on. I would not argue that this amendment does not increase the burden of responsibility on manufacturers. I think clearly it does. The dilemma of course, is, how else do you deal with the notification procedure unless someone carries the responsibility for providing that particular notice? I think in making the amendment we recognized that increasing burden upon manufacturers. It was our hope, given the consultations that no doubt will take place, given the saving effects of Clause 9 and given the assurances that we have received that the industry already, for practical purposes, has a sufficient kind of system in place and given all those things, that the amendments we are proposing are realistic and sensible.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Goodale. Do you think there could be a better method than prepaid registered mail in which the manufacturer could notify his people within the system? Surely we are looking at a situation here that may be somewhat impractical and I think it would be very expensive. I suppose there are something like 75,000 distributors, dealers and subagents in the system and if they have one recall or one potential recall a year, this represents a tremendous amount of money in terms of the registered letter.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je voudrais d'abord brièvement dire que le contraste est intéressant entre les remarques de M. Mazankowski sur ces points particuliers, suite au débat plutôt acharné que nous avons eu avec M. Rodriguez. C'est une confrontation d'idées intéressantes, mais...

**M. Mazankowski:** Je sympathise avec ceux qui ne connaissent pas le monde des affaires et ses réalités.

**M. Goodale:** Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Mazankowski, une nouvelle lecture du projet original de l'article 8(1) indique ce processus d'avis passe tout le long de la chaîne de distribution, si on peut ainsi l'appeler, de sorte qu'une personne avise l'autre qui acquiert légitimement les pneus, et ainsi de suite jusqu'au dernier détaillant. L'amendement que nous proposons tout d'abord supprime le mot «distributeur» de la deuxième ligne de l'article 8 puisqu'on a expliqué en comité que, dans le commerce, cette expression a une connotation différente de celle qu'on lui prête aux fins de la loi dans l'article des définitions. On a donc cru qu'il pourrait y avoir mésinterprétation. Pour éviter une telle confusion, et malgré le fait que la définition donnée dans la loi soit très précise, on a choisi de supprimer le mot «distributeur» pour placer l'accent, comme l'a souligné M. Mazankowski, sur la relation entre le fabricant ou l'importateur et le consommateur du produit. C'est donc au fabricant de donner avis des défauts.

Il est question des intermédiaires dans les amendements proposés à l'alinéa a) de l'article 8(1) concernant ceux qui achètent des pneus pour les revendre. Je ne nie pas que cet amendement alourdisse la responsabilité des fabricants, car c'est évident. Mais le dilemme bien entendu c'est comment peut-on imposer l'obligation de donner avis si personne n'en est désigné responsable? En proposant cet amendement, nous reconnaissons que les fabricants auront un fardeau plus lourd à porter. Mais, étant donné les consultations qui auront sûrement lieu, les compensations apportées par l'article 9 et l'assurance que l'industrie a déjà mis en place un système à cette fin, nous croyons que les amendements proposés sont réalistes et pleins de bon sens.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Goodale, croyez-vous qu'on pourrait trouver une meilleure méthode que celle du courrier recommandé et affranchi pour l'avis donné par les fabricants aux autres intéressés? J'ai l'impression que celle-ci pourrait s'avérer peu pratique et très coûteuse. Il doit y avoir environ 75,000 distributeurs, détaillants et sous-détaillants dans cette industrie et si l'on doit rappeler une série de pneus chaque année, cela pourrait coûter très cher en courrier recommandé.

[Texte]

Could we not perhaps get an amendment to subsection 2(a) to give sufficient latitude to the Governor in Council to prescribe the kind of notification process. While it is in there to some extent it is assumed that the notice be given by prepaid registered mail, or in such other manner as may be prescribed. The implication there is that if there is no other manner prescribed, then the manufacturers would have to notify everyone within their distribution system by registered mail. Could we not modify that in such a way as still to place the onus of the notification clearly in the lap of the manufacturer but perhaps through some other system? I think they are in contact through Telex and through other ways and means. I do not think you are dealing here in the same manner as a manufacturer to end user. You would be dealing in the same kind of environment as you are with fellow dealers and associates throughout the system.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would not object in principle at all to what Mr. Mazankowski has just said and perhaps I could ask Dr. Campbell to comment specifically on the suggestion.

**The Chairman:** Dr. Campbell.

• 2135

**Mr. Campbell:** The bill as it is drafted at the present time specifies registered mail but another means which may be equivalent to that—indeed there are three classes of mail: registered, certified and first class, and certified is equivalent to the registered—and we are prepared to allow motor vehicle manufacturers, for example, to use that as an economical and as a reliable alternative to registered mail. We feel that the clause as it is drafted at the present time would allow flexibility between the three systems of mail but merely indicate the importance of the notice and the desirable system in the absence of some more economical alternative.

**Mr. Mazankowski:** Given the fact that if you are going to be in fairly close collaboration with the manufacturers in this particular area, Mr. Goodale, I am just wondering whether you would not consider entertaining an amendment to Clause 8(2)(a) to be reworted in such a manner that the notice be given in such manner as may be prescribed. That would clearly outline to the manufacturers the method in which the notification should take place. As it now stands, unless otherwise prescribed the notification would have to be by prepaid registered mail. I know that the manufacturers would want to comply but I would like to see in that particular clause sufficient latitude implied and I think by an amendment of that nature it would provide that sort of latitude.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, could I just make one further point and I would ask Mr. Mazankowski to consider this and I really make it is a point of debate and not really as a rebuttal to the argument he has just made.

It seems to me that if we leave the clause as it is now worded we again provide one clear-cut method by which manufacturers can absolve themselves of responsibility. That is, if in any event they provide notice by prepaid registered mail they have satisfied the requirements of the statute. They are off the hook.

[Interprétation]

Peut-être pourrions-nous proposer une modification à l'alinéa (2)a) afin de laisser au gouverneur en conseil la latitude de choisir le mode d'avis. L'alinéa dit que l'avis devra être donné par courrier recommandé et affranchi ou de toute autre manière prescrite mais on peut très bien présumer que si aucune autre méthode n'est prescrite, les fabricants seront obligés de donner avis à tous les responsables de leur système de distribution par courrier recommandé. Serait-il possible de modifier l'alinéa de façon à laisser les fabricants clairement responsables du choix de la façon de procéder? Ils auront sûrement un système de communication télex ou autre. Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'un contact direct entre le fabricant et le consommateur. Il s'agira plutôt de détaillants et d'associés faisant partie d'un même système.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je ne m'oppose pas au principe de l'argument de M. Mazankowski mais j'aimerais demander à M. Campbell de répondre précisément.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Le libellé actuel du bill précise qu'il peut s'agir de courrier recommandé mais que d'autres équivalents peuvent être employés; d'ailleurs, il existe trois catégories de courrier, le courrier recommandé, celui à livraison garantie et celui de première classe, le courrier à livraison garantie étant l'équivalent du courrier recommandé. Nous sommes prêts à permettre aux fabricants de véhicules à moteur de remplacer le courrier recommandé par une solution plus économique et tout aussi fiable. Nous croyons que le libellé actuel de l'article laisse suffisamment de liberté pour choisir entre les trois modes de courrier. En fait, on suggère simplement un mode souhaitable de donner avis en l'absence d'une autre méthode plus économique.

**M. Mazankowski:** Comme vous allez travailler en collaboration assez étroite avec les fabricants, du moins à ce sujet, avez-vous envisagé de modifier l'article 8 (2)(a) de façon que le texte dise clairement que l'avis doit être donné de la façon prescrite. Car présentement, on a l'impression que si aucune autre manière n'est prescrite, il faudra avoir recours au courrier recommandé affranchi. Je sais bien que les fabricants vont respecter la disposition mais j'aimerais tout de même qu'on laisse entendre une plus grande latitude. Je crois donc qu'un tel amendement serait souhaitable.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque à M. Mazankowski, non pour nourrir le débat, mais pour réfuter son argument.

Si nous laissons l'article tel quel, nous suggérons donc expressément une méthode grâce à laquelle les fabricants peuvent se décharger de toute responsabilité. C'est-à-dire, s'ils ont donné avis par courrier recommandé et affranchi, ils ont respecté les conditions statutaires et donc fait leur devoir.



## [Text]

It may well be that the regulations set out a whole variety of ways that they could also satisfy the requirements of the statute, by Telex, by ordinary mail, by first-class mail, certified mail, by word of mouth if it is acknowledged in writing or something. I think in effect we may be making the situation a little more difficult for the manufacturers themselves to comply with if we do not give them one clear-cut way to discharge all their responsibilities. It is at least my understanding at the present moment that the regulations would provide other alternatives too that might conform with the normal trade practice. But it might be for their protection to leave the clause as it is now worded.

**Mr. Mazankowski:** I think it is a cost factor and I realize Mr. Goodale is trying to put the Post Office on a paying proposition. I think it is rather ridiculous when you consider the fact that Goodyear, for example, that contend to have something in the order of 23,000 distributors, dealers, subdealers, et cetera, as the legislation now reads, in order to notify their dealer chain internally would have to engage in a cost of—what is registered mail, 50 cents or something like that—\$12,500 to notify their dealers. I think there are other ways in which it could be done more effectively and as I look at it I say it is impractical and expensive and the cost will be passed on to the ultimate consumer.

**The Chairman:** Mr. Goodale, do you have a comment on that?

• 2140

**Mr. Goodale:** Again, I can appreciate the cost concerns which Mr. Mazankowski has mentioned and I must say that I do not have strong feelings about the point really, one way or the other.

I would simply repeat that to remove this specific direction from the statute would leave the matter entirely to regulations later to be prescribed and I think it would largely prove to be in the manufacturer's interest if the bill itself indicated at least one way that manufacturers could discharge their responsibilities under the legislation. I think it really is increasing the burden and making the burden more imprecise to delete the reference to prepaid registered mail, as the clause is now written. But again, I must say that I do not have a particularly strong view personally on the matter which has been raised by this particular amendment.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Goodale, there is a lot in the bill that depends upon regulations and I do not think that the bill is workable without the imposition of regulations. With that in mind, I would like to move an amendment, Mr. Chairman.

I move that Bill S-8 be amended by striking out lines 11, 12 and 13 on page 6 and be substituted by the following:

(a) 'be given in such manner as may be prescribed'.

I am sorry for the rather hasty manner in which it is prepared but nevertheless the intent is there.

**The Chairman:** Dr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Would another look at the phrase "prepaid registered mail" meet Mr. Mazankowski's concern, I wonder. For example, if we were to substitute "be given by first class mail or in such other manner," it would leave us with some provision there, which I really think is necessary. Would that meet your concern, Mr. Mazankowski? And I wonder if it would meet the...

## [Interpretation]

Peut-être que les règlements énuméreront toute une série de méthodes différentes, grâce auxquelles ils pourront aussi satisfaire aux conditions statutaires. Il pourrait par exemple s'agir du télex, du courrier ordinaire, du courrier de première classe, du courrier à livraison garantie ou encore d'un avis oral que prouverait un écrit quelconque. Il me semble que nous placerions les fabricants dans une position plus délicate si on ne leur indiquait pas de façon précise une façon de procéder. J'ai l'impression que les règlements en suggéreront d'autres plus dans les traditions des pratiques commerciales. Le libellé actuel de l'article leur accorde une certaine protection.

**M. Mazankowski:** J'ai l'impression que M. Goodale veut avantager financièrement le ministère des postes. Je trouve cela plutôt ridicule si on tient compte du fait que la compagnie Goodyear par exemple compte environ 23,000 distributeurs, détaillants, sous-détaillants, etc., et que, pour les avertir, comme une lettre recommandée coûte environ 50c., elle devra déboursier \$12,500. Il y a sûrement d'autres façons tout aussi efficaces et dont le coût exorbitant ne devra pas finalement être assumé par le consommateur.

**Le président:** Monsieur Goodale, avez-vous un commentaire?

**M. Goodale:** Je comprends très bien les préoccupations de M. Mazankowski et je dois avouer que cet argument me laisse plutôt indifférent.

Je le répète, si l'on modifie le paragraphe pour supprimer toute mention de méthode, on n'en trouvera des exemples que dans les règlements qui seront prescrits plus tard. Ce serait sûrement dans l'intérêt des fabricants que la loi renferme au moins une méthode précise de s'acquitter de ses responsabilités. Déjà on alourdit leur fardeau mais, s'il fallait supprimer cette mention du courrier recommandé et affranchi, on le rendrait en plus obscur. Personnellement, cela ne me préoccupe pas du tout.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Goodale, le bill contient beaucoup de points à être éclaircis par les règlements si bien que, sans ces derniers, il sera inapplicable. Pour cette raison, j'aimerais proposer un amendement.

Je propose que le Bill S-8 soit modifié en remplaçant les lignes 13, 14 et 15, page 6, par ce qui suit:

a) être donné de toute manière prescrite.

Le texte n'est peut-être pas parfait mais au moins il laisse entrevoir l'intention.

**Le président:** Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Est-ce que la simple modification de l'expression «courrier recommandé et affranchi» satisferait M. Mazankowski. Par exemple, si nous la remplaçons par «être donné par courrier de première classe ou de toute autre manière», cela n'irait-il pas? Je me demande si...

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** That would certainly be an improvement. I think it is rather careless on our part to impose additional expense and an additional burden which will ultimately come out of the pockets of the consumer. We are all working in an environment of restraint and I think that we, as a Committee, should accept our responsibility and challenge in that regard.

**The Chairman:** Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** I see the Parliamentary Secretary, the legal expert and the Director all chatting there. I hope you are talking about this amendment and not talking about the weather.

**Mr. Goodale:** The weather is lovely, but we were talking about the amendment.

**Mr. Kempling:** That is great.

Bearing in mind what Dr. McIsaac has said, I think the point we are getting at here is that prepaid registered mail is an expense; and if he does not do it, he is guilty of an offence, as we understand it and as it says in the bill here.

What we are saying is that we have accepted the fact that the manufacturer has a good line of communication with his distribution stream and I would think that we should recognize this; and I think a half-way point is what Dr. McIsaac has suggested: by first class mail. If we said that it may "be given by first class mail or in such other manner as may be prescribed; and", would you have any strong objection to that?

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, could I ask Mr. Kempling and Mr. Mazankowski, and indeed Dr. McIsaac, if they would agree to sort of a half-way house between prepaid registered mail and first class mail, that being the category of certified mail which is much less expensive than registered mail but which is probably, in relative terms, more reliable, perhaps, than first class. Because, what if the first class letter gets lost—there is no way to trace it. We would like to maintain some guidance, both to the Ministry in drafting regulations and to the industry, by having some reference here to assist him by which the industry's or the manufacturer's responsibility could be discharged. If members found the use of the word "certified" mail to be more acceptable, we would be inclined to prefer that.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

• 2145

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, what is the cost of certified mail?

**Mr. McIsaac:** Better still, what is certified mail?

**Mr. Goodale:** I will ask Mr. Campbell to respond to that.

**Mr. Mazankowski:** I was not going to show my ignorance. But now that you mentioned it...

**Mr. Campbell:** It is a fraction of the cost of registered mail but it is guaranteed delivery.

[Interprétation]

**M. Mazankowski:** Ce serait nettement une amélioration. Il nous faudrait être inconscient pour imposer des frais supplémentaires qui seront finalement assumés par les consommateurs. Nous sommes en pleine période de restrictions; notre Comité doit donc accepter ses responsabilités.

**Le président:** Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** Le Secrétaire parlementaire, le conseiller juridique et le Directeur sont en grande discussion. J'espère qu'il est question de l'amendement et non du temps qu'il fait.

**M. Goodale:** Le temps est splendide mais nous discutons de l'amendement.

**M. Kempling:** C'est parfait.

Étant donné ce qu'a dit M. McIsaac, je suppose qu'on se plaint du fait que le courrier recommandé et affranchi coûte cher et qu'en outre, si un fabricant ne procède pas ainsi, il se rend coupable d'une infraction.

Comme nous avons accepté le fait que les fabricants ont un très bon réseau de communication avec tous leurs systèmes de distribution, nous ne devrions pas maintenant l'oublier. Le compromis suggéré par M. McIsaac n'est pas mal. Avez-vous quelques objections à ce qu'on dise: «être donné par courrier de première classe ou de toute autre manière prescrite»?

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, MM. Goodale, Mazankowski et McIsaac seraient-ils d'accord pour un compromis entre courrier recommandé et affranchi et courrier de première classe en choisissant la catégorie du courrier à livraison garantie qui est beaucoup moins coûteuse que celle du courrier recommandé mais sans doute relativement plus fiable que celle du courrier de première classe. En effet, si une lettre de première classe se perd, il est impossible de la retrouver. Afin que l'industrie ou les fabricants puissent s'acquitter de leurs responsabilités, nous aimerions conserver quelques directives au Ministère pour l'élaboration des règlements, et à l'industrie, à l'aide d'une mention. Si c'est le désir des membres, nous préférons le terme courrier «à livraison garantie».

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, combien coûte le courrier à livraison garantie?

**M. McIsaac:** Encore mieux, qu'est-ce que le courrier à livraison garantie?

**M. Goodale:** Je vais demander à M. Campbell de répondre.

**M. Mazankowski:** Je ne voulais pas faire voir mon ignorance, mais puisque vous l'avez mentionné...

**M. Campbell:** C'est une fraction du coût du courrier enregistré mais la livraison est garantie.



[Text]

**Mr. Kempling:** Well, that is the important thing.

**The Chairman:** Mr. Kempling.

**Mr. Kempling:** That is the important thing. If it is guaranteed delivery, I think that is . . .

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, if that is acceptable, perhaps Mr. Mazankowski would consider withdrawing his present amendment and substituting the one we just discussed.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I would probably accept that, providing it does not preclude any other effective notification system that may be developed between the Ministry and the manufacturers. Could I have someone say something about that?

**Mr. Goodale:** We are both nodding furiously that the answer, Mr. Chairman, is yes.

**The Chairman:** Before we proceed with Mr. Mazankowski, I will have to revert back procedurally to the amendments put forth by Mr. Harquail in regards to (a) and (b).

Amendments agreed to.

**The Chairman:** Is it agreed that Mr. Mazankowski will withdraw his amendment?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** and we are awaiting the new amendment.

**Mr. Mazankowski:** Is one of the government members going to introduce the amendment?

**An hon. Member:** It is being drafted right now.

**The Chairman:** While the amendment is being written up, I would advise the members that tomorrow in my office at 3.30 p.m., there will be a Subcommittee meeting. I think you all received notice.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, with the consent of the Committee we might reserve our right to come back and consider Clause 8(2) and proceed with the routine handling of other clauses.

**Some hon. Members:** Agreed.

Clause 8 allowed to stand.

Clause 9 agreed to.

On Clause 10—*Inspectors*.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I move that Bill S-8 be amended (a) by striking out lines 1 and 2 on page 7 thereof and substituting therefor the following:

any person who has been designated as an inspector pursuant to the Motor Vehicle Safety Act.

[Interpretation]

**M. Kempling:** Donc, c'est ça l'important.

**Le président:** Monsieur Kempling.

**M. Kempling:** C'est ce qui est important. Si la livraison est garantie, je pense que c'est . . .

**M. Goodale:** Monsieur le président, si c'est acceptable, peut-être que M. Mazankowski considérerait retirer son amendement et le remplacer par celui dont nous venons de discuter.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Oui, j'accepterais probablement cela, à condition que cela n'empêche pas un autre système efficace d'avis qui pourrait être élaboré entre le Ministère et les fabricants. Est-ce que quelqu'un pourrait commenter cela?

**M. Goodale:** Monsieur le président, tous deux nous faisons vigoureusement signe que oui.

**Le président:** Avant de passer à M. Mazankowski, je dois tout d'abord revenir aux amendements proposés par M. Harquail concernant (a) et (b).

Les amendements sont adoptés.

**Le président:** Le Comité consent-il à ce que M. Mazankowski retire son amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Et nous attendons le nouvel amendement.

**M. Mazankowski:** Est-ce que l'un des députés ministériels va présenter l'amendement?

**Une voix:** Nous sommes en train de le rédiger.

**Le président:** Pendant que l'on rédige l'amendement, je voudrais aviser les membres qu'à 15 h 30 demain après-midi il y aura une réunion de sous-comité à mon bureau. Je pense que vous avez tous reçu l'avis.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, avec le consentement du Comité, nous réservons notre droit d'y revenir et d'étudier l'article 8(2), et de procéder avec les autres articles.

**Des voix:** D'accord.

L'article 8 est réservé.

L'article 9 est adopté

Article 10—*Inspecteurs*.

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, je propose que le Bill S-8 soit modifié (a) en remplaçant les lignes 36 et 37, page 6, et les lignes 1 à 3, page 7, par ce qui suit:

10(1) pour l'application de la présente Loi le Ministre peut nommer les inspecteurs parmi les inspecteurs nommés en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Harquail moves:

That Bill S-8 be amended by striking out lines 1 and 2 on page 7 thereof and substituting therefor the following: any person who has been designated as an inspector pursuant to the Motor Vehicle Safety Act.

Amendment agreed to.

Clause 10 as amended agreed to.

On Clause 11—*Powers of inspectors.*

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** I move, Mr. Chairman, that Bill S-8 be amended by striking out line 14 on page 7 thereof and substituting the following therefor:

tion 4 or 7 that is to be offered for sale and that is owned by or situated on

• 2150

**The Chairman:** It is moved by Mr. Harquail:

That Bill S-8 be amended by striking out line 14 on page 7 thereof and substituting the following therefor:

tion 4 or 7 that is to be offered for sale and that is owned by or situated on

Shall the amendment to Clause 11 carry?

Amendment agreed to.

On Clause 11—*Powers of inspectors.*

**The Chairman:** Mr. Mazankoski.

**Mr. Mazankowski:** I am just wondering about the powers of the inspector and I would like Mr. Campbell or Mr. Goodale to elaborate somewhat on the powers of the inspector. They are fairly broad as the clause signifies. They can enter any tire manufacturing facility, photocopy any documents to their liking; these are fairly broad and extensive powers. I am just wondering whether some of the regulations that are going to be prescribed might also include some rules of etiquette as far as the inspectors are concerned.

It seems to me that unless there is some provision for some limitation the inspector, I suppose, could even tie up the assembly line if he so desired. I am just wondering what limitations we can expect to be imposed upon the inspectors in the course of their duties on entering a manufacturing plant.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I know there has been some concern by some industry spokesmen about the provisions of Clause 11, particularly relating to the possibility that the wording as first drafted might allow an inspector to enter upon premises and carry out activities that in no way relates to safety procedures, for example, investigating a manufacturing process or really interfering in the normal work and perhaps even in confidential information that a particular manufacturing concern might have and quite rightly might very jealously guard.

[Interprétation]

**Le président:** M. Harquail propose:

Que le Bill S-8 soit modifié en remplaçant les lignes 36 et 37, page 6, et les lignes 1 à 3, page 7, par ce qui quit: 10(1) pour l'application de la présente loi, le Ministre peut nommer les inspecteurs parmi les inspecteurs nommés en vertu de la Loi sur la sécurité de véhicules automobiles.

L'amendement est adopté.

Article 10 adopté tel qu'amendé.

Article 11—*Pouvoirs des inspecteurs.*

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, je propose que le Bill S-8 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 7, par ce qui suit:

l'article 4 ou de l'article 7 qui est destiné à la vente et qui appartient

**Le président:** Il est proposé par M. Harquail:

Que le Bill S-8 soit modifié en remplaçant la ligne 16, page 7, par ce qui suit:

«l'article 4 ou l'article 7 qui est destiné à la vente et qui appartient»

Le Comité consent-il à l'adoption de l'amendement à l'article 11?

L'amendement est adopté.

Article 11—*Pouvoirs des inspecteurs.*

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je m'interroge sur les pouvoirs des inspecteurs et j'aimerais que M. Campbell ou M. Goodale élabore quelque peu sur les pouvoirs des inspecteurs. Selon l'article ils sont assez vastes. Les inspecteurs peuvent pénétrer dans n'importe quelle usine de pneu et photocopier tous les documents qu'ils désirent: ce sont des pouvoirs très vastes et très étendus. Je me demande si les règlements vont prescrire aux inspecteurs une règle de conduite.

A moins d'une disposition limitant les pouvoirs des inspecteurs, ceux-ci pourraient, je suppose, s'ils le désiraient, arrêter la production. Je me demande quelles restrictions on peut s'attendre que soient imposées aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions alors qu'ils entrent dans une usine.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je sais que les représentants de l'industrie étaient préoccupés par les dispositions de l'article 11, surtout en ce qui concerne le libellé original qui pourrait permettre à un inspecteur de pénétrer dans une propriété et de s'occuper de choses qui n'ont rien à voir avec les procédures de sécurité, par exemple, enquêter sur le processus de fabrication, s'immiscer dans le travail et peut-être même dans des renseignements confidentiels qu'une usine en particulier peut avoir et qu'elle garde jalousement de son plein droit.



[Text]

I think the wording in the amendment that we have proposed again goes to that particular issue and tries to make it clear that these inspections are not intended in any way to investigate the manufacturing processes of a particular tire manufacturer but rather to examine the final product itself, once the tire has been produced to ensure that it does meet the prescribed standards.

As far as the powers or the activities of an inspector are concerned, I again see in this particular clause the very careful wording that I think has been present throughout the legislation. Again the reference to safety standards, and I would refer members to the definition clause which is very carefully worded and, I think, very carefully describes the kinds of things to which this particular clause refers. Furthermore, Clause 11(1) (a), (b) and (c) very clearly, I think, limits the types of activities that an inspector might be empowered to carry out while he is on the premises and they must be things that, at least upon my reading of the statute, relate to the safety standards of the particular tires concerned.

As far as a matter of etiquette or politeness or just plain good manners, I am not sure that we could prescribe that sort of thing in regulations. It might be nice if we could ensure that all inspectors or all people in their daily activities were polite and proper and not rude but unfortunately that is not within our powers or prerogatives either and I do not think we would want it to be. So I am not sure whether on the particular matter of etiquette, we can look forward to regulations ever being very effective, whether it is in this bill or in any other bill. Again, I am not so sure we would want ever to get involved in that particular exercise. I think the words of the statute, as I have indicated very carefully chosen to circumscribe the purpose of a visit by an inspector and also the activities that he might carry out while he is visiting, pretty carefully require him to be acting properly within the purview of the statute. I do not think it would empower him to carry on activities that could be regarded as abusive in any way.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

• 2155

**Mr. Mazankowski:** I just take it then that it is the reassurance that the inspectors here dealing with safety related problems and not trade secrets and production secrets and things of that nature. I think the Parliamentary Secretary has covered it very well.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 11, as amended, agreed to.

**The Chairman:** If it is agreeable, we will revert back to Clause 8.

On Clause 8—*Failure to give notice of defects*

**The Chairman:** It is moved by Mr. Mazankowski that the Bill S-8 on page 6 at line 11 delete: "prepaid registered mail" and insert "certified mail", so that Clause 8(2)(a) will read:

be given by certified mail or in such other manner as may be prescribed; and

[Interpretation]

Je crois que le libellé de l'amendement que nous avons proposé s'attaque à cette question en particulier et tente d'expliquer que ces inspections n'ont pas pour but d'enquêter sur les processus de fabrication de pneus en particulier mais plutôt d'examiner le produit fini comme tel, une fois que le pneu a été produit afin de s'assurer qu'il est conforme aux normes prescrites.

En ce qui a trait aux pouvoirs ou aux agissements des inspecteurs, je reconnais encore une fois dans cet article le libellé prudent que l'on retrouve à travers la Loi. Encore une fois on y fait allusion aux normes de sécurité, et je renvoie les députés à l'article de définition qui, je pense, est très bien écrit et décrit exactement le genre de choses que vise cet article en particulier. De plus l'article 11(1)(a)(b)(c) décrit clairement je pense, ce que l'inspecteur peut faire sur les lieux et ce sont des choses, du moins selon ce que j'ai lu, qui doivent avoir trait aux normes de sécurité des pneus en question.

Pour ce qui est de l'étiquette, de la politesse ou simplement des bonnes manières, je ne pense pas que nous pourrions prescrire ce genre de choses dans les règlements. Idéalement, tous les inspecteurs devraient faire preuve de politesse dans l'exercice de leurs fonctions, mais, malheureusement, nous ne pouvons faire une réglementation trop explicite en matière de conduite. Je ne sais pas si des règlements de ce genre seraient jamais efficaces et je ne suis pas sûr qu'on voudrait appliquer de tels règlements. Je crois que le libellé délimite assez bien le but d'une visite par un inspecteur et les activités qu'il pourrait poursuivre lors de cette visite. Je ne crois pas que la Loi pourrait lui donner des possibilités d'abus.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je voulais simplement être sûr que les inspecteurs s'occupent uniquement des questions touchant la sécurité et ne s'intéressent pas à des secrets de production et à des questions de ce genre. Je crois que le secrétaire parlementaire a donné les assurances nécessaires.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 11 est adoptée.

**Le président:** Si vous êtes d'accord, nous allons maintenant revenir sur l'article 8.

Article 8 — *Omission de donner avis des défauts*

**Le président:** Il est proposé par M. Mazankowski que soit remplacée l'expression «par courrier recommandé et affranchi» par celle-ci: «par courrier certifié» Et que l'article 8(2)a) se lise comme suit:

être donné par courrier certifié ou de toute autre manière prescrite; et

[Texte]

All in favour?

Clause 8 as amended agreed to.

Clauses 12 to 21 inclusive agreed to.

On Clause 1—*Short title*

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

**The Chairman:** Is it agreed that I report the bill as amended to the House of Commons?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Loisel moved that the Committee order a reprint of Bill S-8 as amended for the use of the House of Commons at the report stage.

**Mr. Loisel (Saint-Henri):** I do so move.

**The Chairman:** I would like to thank Mr. Goodale and Dr. Campbell and all the witnesses that we have had for their input into this bill.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

Tous ceux qui sont en faveur?

La version modifiée de l'article 8 est adoptée.

Les articles 12 à 21 sont adoptés.

Article 1—*Titre abrégé*

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

**Le président:** Dois-je faire rapport du Bill, tel qu'il a été modifié, à la Chambre des communes?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** M. Loisel a proposé que le Comité ordonne une réimpression du Bill S-8, tel qu'il a été modifié, à l'usage de la Chambre des communes.

**M. Loisel (Saint-Henri):** Je le propose.

**Le président:** J'aimerais remercier M. Goodale, M. Campbell et tous les autres témoins de leur participation.

Le séance est levée jusqu'à nouvel ordre.











CA 11 X 27  
782

Government  
Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 48

Fascicule n° 48

Tuesday, April 6, 1976

Le mardi 6 avril 1976

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1976-77  
under Transport.

Budget principal 1976-1977 sous la  
rubrique Transports.

INCLUDING:

Y COMPRIS:

The Thirteenth Report to the House

Le treizième rapport à la Chambre

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Hon. Otto Lang,  
Minister of Transport

L'hon. Otto Lang,  
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Caccia	Fortin
Cadieu	Goodale
Condon	Harquail
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Hnatyshyn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Holt (Mrs.)	Mazankowski
Horner	McGrath
Loiselle	McIsaac
( <i>Saint-Henri</i> )	Murta—(20)
Lumley	

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, April 6, 1976:

Mr. Caccia replaced Mr. Fleming  
Mr. McGrath replaced Mr. Stewart (*Marquette*)  
Mr. Murta replaced Mr. Kempling  
Mrs. Holt replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 6 avril 1976:

M. Caccia remplace M. Fleming  
M. McGrath remplace M. Stewart (*Marquette*)  
M. Murta remplace M. Kempling  
M<sup>me</sup> Holt remplace M. Loiselle (*Chambly*)

## ORDER OF REFERENCE

Wednesday, February 25, 1976

*Ordered*,—That Votes 1 and 5 relating to Post Office; and Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 25 février 1976

*Il est ordonné*,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient renvoyés au Comité permanent des transports et communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*



## REPORT TO THE HOUSE

April 8, 1976

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## THIRTEENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Thursday, March 4, 1976, your Committee has considered Bill S-8, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicle tires and to provide for safety standards for certain motor vehicle tires imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another, and has agreed to report it with the following amendments:

## Clause 2

Strike out line 8 on page 1, and substitute the following therefor:

"business of selling in more than one province or country to other persons, for"

## Clause 4

Strike out lines 1 and 2 on page 3, and substitute the following therefor:

"national tire safety mark and, without restricting"

Strike out line 33 on page 3, and substitute the following therefor:

"prescribe;"

Strike out lines 36 to 42 on page 3, and substitute the following therefor:

"facturer, that he establish a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire manufactured by him and who wishes to be identified may be identified; and

(f) prescribe the kind of registration system to be established for the purpose of paragraph (e) and the manner in which it shall be maintained."

## Clause 5

Strike out line 4 on page 4 and substitute the following therefor:

"5. No manufacturer shall"

## Clause 7

Strike out line 3 on page 5 and substitute the following therefor:

"into Canada;"

Strike out lines 25 to 31 on page 5, and substitute the following therefor:

"(ii) the importer establishes a registration system by which any person who has purchased a motor vehicle tire imported by him and who wishes to be identified may be identified; and

(c) prescribing the kind of registration system to be established for the purpose of subparagraph (b) (ii) and the manner in which it shall be maintained."

## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le 8 avril 1976

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## TREIZIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du jeudi 4 mars 1976, votre Comité a étudié le Bill S-8, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les pneus de véhicule automobile et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains pneus de véhicule automobile importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

## Article 2

Retrancher la ligne 9, à la page 1, et la remplacer par ce qui suit:

«commerce consiste à vendre, dans plusieurs provinces ou pays, à des reven-»

## Article 4

Retrancher les lignes 2 et 3, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«aux pneus et, sans restreindre la portée gén-»

Retrancher la ligne 38, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit:

«prescrire;»

Retrancher les lignes 41 à 47, à la page 3, et les remplacer par ce qui suit:

«relative aux pneus, qu'il établisse un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a fabriqué; et

f) prescrire le système d'enregistrement à établir aux fins de l'alinéa e) et la manière de le maintenir.»

## Article 5

Retrancher la ligne 5, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«5. Nul fabricant ne doit»

## Article 7

Retrancher la ligne 3, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«voir être importés au Canada;»

Retrancher les lignes 27 à 33, à la page 5, et les remplacer par ce qui suit:

«(ii) si l'importateur établit un système d'enregistrement permettant d'identifier, lorsqu'elle le désire, toute personne qui a acheté un pneu de véhicule automobile qu'il a importé; et

(c) prescrivant le système d'enregistrement à établir aux fins du sous-alinéa b) (ii) et la manière de le maintenir.»

## Clause 8

Strike out line 36 on page 5, and substitute the following therefor:

“facturer or importer of a motor”

Strike out lines 1 to 5 on page 6, and substitute the following therefor:

“(a) any person who has obtained, for the purpose of sale or resale, a tire manufactured or imported by him,

(b) any purchaser of that tire of whom the manufacturer or importer of that tire has a record,”

Strike out line 11 on page 6, and substitute the following therefor:

“(a) be given by certified mail”

## Clause 10

Strike out lines 1 and 2 on page 7, and substitute the following therefor:

“any person who has been designated as an inspector pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act*.”

## Clause 11

Strike out line 14 on page 7, and substitute the following therefor:

“tion 4 or 7 that is to be offered for sale and that is owned by or situated on”

Your Committee has ordered a reprint of Bill S-8, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 44, 45, 46 and 47*) is tabled.

Respectfully submitted,

## Article 8

Retrancher la ligne 39, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«sonne qui, étant fabricant ou»

Retrancher les lignes 5 à 9, à la page 6, et les remplacer par ce qui suit:

a) à tout vendeur ou revendeur d'un pneu qu'elle a fabriqué ou importé;

b) à tout acheteur de ce pneu dont le nom figure dans les dossiers du fabricant ou de l'importateur du pneu; et»

Retrancher la ligne 13, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«a) être donné par courrier certifié»

## Article 10

Retrancher les lignes 36 et 37, à la page 6, et les lignes 1 à 3, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«10. (1) Pour l'application de la présente loi, le Ministre peut nommer les inspecteurs parmi les inspecteurs nommés en vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.»

## Article 11

Retrancher la ligne 16, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«l'article 4 ou de l'article 7 qui est destiné à la vente et qui appartient»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill S-8, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 44, 45, 46 et 47*) est déposé.

Respectueusement soumis,

*Le président*

JOHN CAMPBELL

*Chairman*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 6, 1976

(50)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 11:07 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Caccia, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, Mrs. Holt, Messrs. Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), McGrath, McIsaac and Murta.

*Other Members present:* Messrs. McRae, Schellenberger, Smith (*Churchill*) and Whittaker.

*Appearing:* The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

*Witness: From the Department of Transport:* Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister.

The Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 being read as follows:

*Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to Post Office; and Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.*

The Chairman called Vote 1—*Operating Expenditures under Transport*.

The Minister read an opening statement. The Minister and Mr. Cloutier answered questions.

*Ordered,—That letters referred to by Mr. McGrath be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "J")*

At 12:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 AVRIL 1976

(50)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 07 sous la présidence de M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Caccia, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, M<sup>me</sup> Holt, MM. Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), McGrath, McIsaac et Murta.

*Autres députés présents:* MM. McRae, Schellenberger, Smith (*Churchill*), et Whittaker.

*Comparaît:* L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

*Témoin:* Du ministère des Transports: M. Sylvain Cloutier, sous-ministre.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mercredi 25 février 1976:

*Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient renvoyés au Comité permanent des transports et communications.*

Le président met en délibération le crédit 1—*Dépenses de fonctionnement* sous la rubrique Transports.

Le ministre fait lecture d'une déclaration préliminaire. Le ministre et M. Cloutier répondent aux questions.

*Il est ordonné,—Que les lettres dont il est fait mention par M. McGrath soient jointes aux procès-verbal et témoignages de ce jour (Voir Appendice «J»).*

A 12 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 6, 1976

• 1109

[Texte]

**The Chairman:** Order, please. We have a quorum. We will commence consideration of the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, and we will call Vote 1:

DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Department—Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures, the grants listed in the Estimates, contributions and reimbursement of the Ministry of Transport Revolving Fund—\$45,407,000.

**Mr. Murta:** A point of order, sir.

**The Chairman:** Just before Mr. Murta, I would like to introduce the Honourable Otto Lang, the Minister of Transport, along with Mr. Sylvain Cloutier, the Deputy Minister. The Minister has an opening statement as well as, as you can see, a most interesting presentation for the members this morning.

Before proceeding, we have Mr. Murta, on a point of order.

• 1110

**Mr. Murta:** My point of order, Mr. Chairman, was on the slide presentation. We had understood, I think, from a steering committee meeting, that we would have the Minister for three meetings initially, before Easter. I think—certainly from our point of view anyway—we would like to be able to spend most of that time questioning the Minister on various aspects of transportation policy; and I understand the slide presentation is approximately 40 minutes, which will eat up the majority of the time as far as the Committee is concerned. I would like to make the suggestion—and maybe it is too late—that either we do away with the slide presentation entirely this morning, or else the Minister gives his undertaking that he will be available for three meetings beside this one, possibly.

We have seen many slide presentations. We have many questions we want to ask, certainly from our point of view. We did not know this was going to take place, and I question the validity of it at the present time anyway.

**The Chairman:** You would like a commitment from the Minister to reappear at an additional meeting to replace the one we are having now.

**Mr. Murta:** Right. I think the steering committee has indicated that this coming Thursday and next Tuesday, I believe—or was it Monday?

**The Chairman:** Monday.

**Mr. Murta:** He would be available, and we were going to deal with the National Harbours Board on Friday. Were we not?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 6 avril 1976

[Interprétation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons maintenant le quorum. Nous commencerons notre étude du Budget des dépenses du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Nous traiterons du crédit 1<sup>er</sup>:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement, subventions inscrites au Budget, contributions et le remboursement de l'avance du fonds renouvelable du ministère des Transports—\$45,407,000

**M. Murta:** Je voudrais faire un rappel au règlement, monsieur.

**Le président:** Permettez-moi d'abord de présenter l'honorable Otto Lang, ministre des Transports et M. Sylvain Cloutier, sous-ministre. Le ministre a une déclaration préliminaire à faire; il y aura également une projection de diapositives.

Avant de continuer, je donne la parole à M. Murta.

**M. Murta:** Je voulais parler de la projection de diapositives. Je crois que le ministre comparaitra à trois de nos séances avant Pâques. A mon avis, les membres du Comité préféreraient consacrer la majeure partie de ces séances à des questions sur la politique des transports; or, j'apprends que la projection des diapositives durera quarante minutes; je propose donc qu'elle soit annulée ou que le ministre promette d'assister à trois autres réunions outre celle-ci.

Nous avons déjà vu de nombreuses projections de diapositives. Puisque nous avons beaucoup de questions à poser et que nous n'étions pas au courant de cette intention, je trouve qu'il faudrait abandonner la projection.

**Le président:** Vous voulez que le Ministre s'engage à comparaître lors d'une réunion supplémentaire si la projection a lieu.

**M. Murta:** C'est cela. Je crois que le Comité directeur a déjà indiqué que ce jeudi, ou mardi prochain... ou lundi... ?

**Le président:** C'est lundi.

**M. Murta:** ... le Ministre serait disponible vendredi, nous devons traiter du Conseil des ports nationaux, n'est-ce pas?



[Text]

**The Chairman:** Yes.

**Mr. McGrath:** Perhaps by way of a supplementary, Mr. Chairman...

**The Chairman:** Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Perhaps you could tell us if this is the same presentation we get every year.

**The Chairman:** No, it is not the same presentation we get every year.

**Mr. McGrath:** How do you know?

**The Chairman:** That is what I have been told.

**Mr. McGrath:** Oh.

**The Chairman:** I have to accept what I am told.

**The Honourable Otto Lang (Minister of Transport):** Mr. Chairman, it is an outline of the over-all activities of the department such as I suppose I might make in a long opening statement. Rather than making it simply sitting here and talking to you, we have for your edification some slides to watch so that you do not have to watch me.

I presume that if I were making a long opening statement you might hear that as possibly answering some of your questions. Of course I am always glad to be back and talk to the Committee and answer questions.

**Mr. Murta:** We certainly have enough questions. We would like to have some indication, if we are going to see this slide presentation, that we will have the Minister back on Friday. If that is the case, we...

**Mr. Lang:** I cannot be here on Friday because I am out of town, but it may be possible to find another period.

**The Chairman:** We have at the moment Thursday. Friday morning we have the National Harbours Board. On Monday the Minister will be with us. Then we have the Easter break.

**Mr. Murta:** In my opinion it would have been wiser if you, Mr. Chairman, had been consulted. We could have seen the slide presentation possibly at another time, say on a Wednesday evening possibly. We have seen numerous slide presentations. Members of the Committee know basically what has been going on. The important thing as far as we are concerned is to get into the estimates and ask questions, not to sit and watch slides.

**The Chairman:** If we had a commitment by the Minister to reappear as soon as we return from the Easter break...

**Mr. Horner:** This afternoon.

**The Chairman:** Well, this might be a little difficult. I think the Minister has a Cabinet meeting. We would have to get notices out, and we have to find a room.

**An hon. Member:** It is only the estimates. What are a few millions here or there?

**The Chairman:** If it is agreed by the Committee, we can see between now and the Easter break if we can put in one additional meeting when the Minister could appear to replace this morning's meeting.

[Interpretation]

**Le président:** Oui.

**M. McGrath:** Une question supplémentaire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Pourriez-vous nous dire s'il s'agit de la même projection que nous voyons tous les ans?

**Le président:** Non, ce n'est pas la même.

**M. McGrath:** Comment le savez-vous?

**Le président:** C'est ce que l'on m'a dit.

**M. McGrath:** Ah!

**Le président:** Je dois croire ce que l'on me dit.

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Monsieur le président, il s'agit d'un aperçu des différentes activités du ministère, un peu comme un long exposé qui serait accompagné de diapositives. Cela vous permettra de ne pas me regarder.

Si je fais une longue déclaration préliminaire, c'est dans l'espoir que vous m'écoutez afin de trouver la réponse à certaines de vos questions. Je serais, bien sûr, disposé à répondre à toute question supplémentaire.

**M. Murta:** Puisque nous avons beaucoup de questions, si cette projection de diapositives doit avoir lieu, nous aimerions que le Ministre promette de revenir vendredi. Si c'est le cas, nous...

**M. Lang:** Je ne peux pas assister à une réunion vendredi puisque je ne serai pas à Ottawa mais nous trouverons peut-être un autre moment.

**Le président:** Le Conseil des ports nationaux comparait vendredi matin. Lundi, le Ministre comparaitra de nouveau et ensuite ce sera les vacances de Pâques.

**M. Murta:** A mon avis, il aurait été plus sage de vous consulter, monsieur le président. De cette façon, il aurait été possible de prévoir la projection de ces diapositives pour un autre jour, mercredi soir, par exemple. Les membres du Comité ont une idée générale de ce qui se fait au ministère et ont déjà vu beaucoup de ces projections. L'important, c'est de commencer tout de suite l'étude du budget.

**Le président:** Si le Ministre s'engage à revenir tout de suite après le congé de Pâques...

**M. Horner:** Pourquoi pas cet après-midi?

**Le président:** Ce serait sans doute assez difficile. Je crois qu'il y a une réunion du Cabinet. Il faudrait envoyer les convocations et trouver une salle.

**Une voix:** Ce n'est que le budget principal. Qu'importent quelques millions de dollars par-ci et par-là?

**Le président:** Si le Comité en convient, nous pourrions essayer de tenir une réunion supplémentaire avant le congé de Pâques.

## [Texte]

Mr. Lang.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I appreciate the opportunity to make a short statement to members of this Committee prior to initiating detailed discussions on the main estimates for the year 1976-77. I think it is appropriate to have such a statement to bring members up to date on what has happened in Transport Canada and the transportation policy generally over the past year. It may also provide members with additional information on what the major transportation policy thrusts of the federal government will be over the next year or two. Finally, I hope that such a policy statement can be a useful framework of reference when this Committee explores in detail various parts of the main estimates.

Je voudrais d'abord préciser, monsieur le président, que les travaux de ce Comité ont toujours eu une importance vitale en ce qui concerne les façons d'aborder les problèmes de transports, afin non seulement de répondre aux besoins actuels mais aussi à ceux qui existeront dans un avenir prévisible.

In the past nine months this Committee has studied the workings of Transport Canada and its proposals for a new policy which will better enable this government to use transportation as an instrument designed to achieve national and regional economic and social objectives. Your questions, the thrusts of your comment and your suggestions have played and will continue to play an important part in developing the broad concepts and specific programs so that the end product becomes an instrument which will be to the benefit of all Canadians.

• 1115

Many organizations and persons, including members of this Committee, have commented on the need for changes within Transport Canada and for changes in federal transportation policies and programs. These changes should not only deal with the substance of policies and programs but also with the process of formulating and implementing them. For example, I feel that the manner in which I relate on a day-to-day basis with my provincial counterparts, with the President of the Canadian Transport Commission or with the chief executive officers of the transportation carriers is often just as important as the substance of our discussions. If we do not have effective and frank dialogue, liaison and relations, then the substance of our policies and programs and the management of transportation will never be efficient and effective.

En raison de cette préoccupation exprimée par plusieurs, nous avons et nous sommes à apporter d'importantes modifications et améliorations au cadre institutionnel dans lequel s'exerce l'activité de mon ministère et la mienne propre. Par exemple, j'espère que d'ici quelques semaines je pourrai présenter à la Chambre des modifications à la Loi constituant Air Canada, modifications qui donneront en quelque sorte un nouveau mandat à cette importante société de la Couronne et établiront de nouveaux rapports entre elle et le gouvernement. Dans le même ordre d'idées, les députés auront l'occasion dans quelques mois d'étudier des modifications de la Loi nationale sur les transports revisant les relations entre Transports Canada et la Commission canadienne des transports.

## [Interprétation]

Monsieur Lang.

**M. Lang:** Monsieur le président, je suis heureux d'avoir aujourd'hui l'occasion de faire un bref exposé aux membres de ce Comité avant de passer à la discussion détaillée du Budget principal de l'année financière 1976-1977. Je pense que cet exposé s'impose pour mettre les membres au courant de ce qui s'est passé à Transports Canada et dans le domaine de la politique relative aux transports en général au cours de l'année passée. Il donnera peut-être aussi aux membres du Comité des renseignements supplémentaires sur les principaux objets de la politique du gouvernement fédéral en matière de transports au cours de la prochaine ou des deux prochaines années. Enfin, j'espère que cet exposé de politique donnera au Comité des points de repère et lui servira de document de référence lorsqu'il étudiera en détail les éléments du Budget principal.

Right at the outset, Mr. Chairman, I would like to make it clear that the work of this Committee has been and will continue to be vital in resolving the approaches to be taken in transportation matters, so that they accommodate not only the needs of the present, but also the needs of the foreseeable future.

Au cours des neuf derniers mois, le Comité a étudié le fonctionnement de Transports Canada et la nouvelle politique qu'il propose afin de permettre au gouvernement de mieux utiliser les transports pour réaliser les objectifs économiques et sociaux sur les plans national et régional. Vos questions, vos commentaires et vos suggestions ont joué, et continueront à jouer un rôle important dans l'établissement des concepts généraux et la mise au point des programmes particuliers, qui feront des transports un outil dont bénéficieront tous les Canadiens.

Bien des organisations et bien des personnes, y compris des membres de ce Comité, ont invoqué le besoin de transformer Transports Canada et d'apporter des changements aux politiques et aux programmes fédéraux de transport. Ces changements ne devraient pas seulement porter sur le fond même des politiques et des programmes mais aussi sur la façon de les établir et leur modalité d'application. Par exemple, j'estime que la forme de mes rapports quotidiens avec mes collègues provinciaux, avec le président de la Commission canadienne des Transports ou avec les cadres supérieurs des transporteurs canadiens est aussi importante que l'objet de nos discussions. Sans un dialogue et des rapports efficaces et francs, nos politiques et nos programmes et la gestion des transports ne seront jamais véritablement efficaces.

Because of this concern which many have raised, we have made or are making significant modifications and improvements in the institutional framework within which I and my department operate. For example, I hope that within a few weeks it will be possible to introduce in the House amendments to the Air Canada Act which will, in a manner of speaking, provide for new "terms of reference" for that important Crown Corporation and for a different way in which it relates to government. Similarly Members will be asked some months later to consider changes in the National Transportation Act that will give effect to a revised set of relations between Transport Canada and the Canadian Transport Commission.



*[Text]*

It is not so much that the National Transportation Act of 1967 is no longer valid. In fact much of it is right and basic. However, it was passed nearly 10 years ago and the new policy is an updating in the light of 10 years of experience and development and not a radical reversal of the existing law.

Other changes in institutions relate to the official establishment of four federal-provincial transportation committees. You may recall that for a few years there have been federal-provincial transportation committees, both at the ministerial and official levels for the Atlantic and Western provinces. Over the past few months we have created, along with our provincial counterparts from Ontario and Quebec, similar federal-provincial committees for Ontario and Quebec.

Nous comptons également proposer des modifications à la politique relative aux ports qui changeront notamment le cadre institutionnel dans lequel les groupes et les gouvernements en cause planifient, mettent au point, appliquent et exploitent les services portuaires au Canada. Enfin, en dernier lieu, je voudrais attirer votre attention sur la réorganisation de Transports Canada au cours de la dernière année, qui avait en particulier pour but de renforcer l'élément planification et développement du Ministère.

These changes in the institutional framework and in the management of transportation will assure all those involved—ourselves, the carriers, the provinces, industry and labour—a better chance to plan and implement essential programs and projects for transportation in all parts of the country. They will also, and I think this is important to stress, provide the government with the opportunities and mechanisms to co-ordinate and whenever necessary to play the lead role in the resolution of transportation problems.

This latter point, an active role for government whenever necessary, is one of the essential elements of the new transportation policy proposals announced last June. A key objective of these policy proposals is that the transportation system should be an instrument of support for national and regional economic and social goals. It is an objective worth keeping in mind because without such an objective much of the rest of what we do on a day-to-day basis would lack an essential rationale. This objective recognizes that we do not view transportation as an end in itself or as an industry that should be run like any other industry on a purely dollars-and-cents basis.

We do not view transportation as being a passive tool but as an active one that can and must relate to the various economic and social problems and opportunities across the country. Where transportation services are mature and competitive, federal intercession or guidance should be at a minimum. However, where services are not mature or where the lack of competition could be a hindrance to full development then the government will take the initiative and provide assistance in one form or another.

*[Interpretation]*

Ce n'est pas que la Loi nationale sur les transports de 1967 soit périmée. En fait, beaucoup de ses dispositions restent valables et fondamentales. Toutefois, dix ans se sont écoulés depuis qu'elle a été adoptée et la nouvelle politique est une mise à jour de la Loi, à la lumière de dix années d'expérience et de mise au point, et non pas une transformation radicale de celle-ci.

D'autres changements touchant des institutions consistent en la création officielle de quatre comités fédéraux-provinciaux des transports. Vous vous souvenez sans doute que des comités fédéraux-provinciaux des transports existent déjà depuis quelques années, tant au niveau des ministres qu'à celui des hauts fonctionnaires, et ce pour les provinces de l'Atlantique et celles de l'Ouest. Au cours des derniers mois, nous avons créé avec nos homologues ontarien et québécois des comités fédéraux-provinciaux du même genre pour le Québec et l'Ontario.

We will also be proposing changes in Ports Policy which will, among other things, change the institutional framework within which all relevant groups and governments can plan, develop, implement and operate port facilities across the country. As a final example, I would also like to draw your attention to the fact that Transport Canada has been reorganized over the past year, particularly to give it a much stronger planning and development component than it had previously.

Les changements apportés au cadre institutionnel et à la gestion des transports donneront à tous les intéressés, c'est-à-dire aux transporteurs, aux provinces, à l'industrie, aux travailleurs et à nous, une meilleure chance de planifier et de mettre en œuvre avec plus d'efficacité des programmes et des projets essentiels de transports dans toutes les régions du pays. Mais je pense qu'il importe aussi de souligner que ces changements, en établissant les mécanismes voulus, donneront au gouvernement l'occasion de coordonner la solution des problèmes de Transports, et, s'il y a lieu, de jouer un rôle primordial dans leur règlement.

Ce dernier point, à savoir ce rôle actif dévolu au gouvernement lorsque cela s'avère nécessaire, est un des éléments essentiels de la nouvelle politique en matière de transports qui a été annoncée au mois de juin dernier. Un des principaux objectifs de cette politique est de faire du réseau de transport un outil au service des buts économiques et sociaux poursuivis sur les plans national et régional. C'est un objectif qu'il ne faut pas négliger, car sans lui, la plupart de nos activités quotidiennes perdraient tout leur sens. C'est reconnaître par là que nous ne considérons pas les transports comme une fin en soi ni comme une industrie qui comme n'importe quelle autre industrie devrait être gouvernée par des considérations purement financières.

Pour nous, les transports ne sont pas un objet neutre mais un outil qui peut et doit être utilisé en fonction des divers problèmes économiques et sociaux des différentes parties du Canada. Dans les secteurs où les services de transports sont bien établis et sont concurrentiels, l'intervention du gouvernement ou l'orientation fournie par celui-ci devrait vraisemblablement se limiter à l'essentiel. Toutefois, où ces services en sont encore à leur balbutiements, ou encore dans ceux-là où le manque de concurrence ne favoriserait pas leur épanouissement, le gouvernement prendra l'initiative et fournira l'assistance voulue, sous une forme ou une autre.



## [Texte]

This government has given high priority to regional development to ensure that economic activity is more evenly balanced across the country. Transportation can be important, indeed, essential, in achieving that goal. We will use it in that way. To permit this we will consider in Parliament amendments to freight rate legislation aimed to achieve more balanced regional development. Increased expenditures in air facilities and icebreaker services will help develop the far North. In co-operation with the Department of Regional Economic Expansion we will continue to invest funds in essential highway projects in the western northlands and elsewhere. Selective expenditures on port facilities in the Ports of Churchill and Prince Rupert and in various centres in Quebec and the Atlantic provinces will help out these slow-growth parts of the country.

• 1120

Future changes in legislation with respect to freight rates and ports policy will also be based on the objective that transportation should be used to stimulate economic activity. Failure to provide efficient ports and an effective ports policy could impede our export performance. Without reasonable freight rates it will be more difficult to generate increased industrial development for all Canadians.

Monsieur le président, notre réseau de transport s'est développé à une époque où l'énergie était peu coûteuse. Bien que la majorité des moyens de transport consomment raisonnablement et efficacement l'énergie, ils devraient faire l'objet d'une réévaluation, compte tenu des circonstances actuelles. Un wagon qui ne transporte que cinq passagers, ou une automobile qui ne transporte que son conducteur, sont des moyens de déplacement coûteux sur le plan de l'énergie, ce qui n'est pas le cas, par exemple, d'un wagon avec trente ou d'une auto avec trois passagers. Le ministère a institué un groupe d'étude supérieur chargé d'examiner, de concert avec les ministères de L'Environnement et celui de l'Energie, des Mines et des Ressources, les moyens possibles de réduire la consommation d'énergie dans les transports.

We are also playing a major role in the analysis and provision of more effective ways of moving energy across the country. It is not only important to conserve energy but wherever energy has to be moved it has to be moved efficiently from place to place across the country. Hence the Transportation Development Agency has been charged by the government to undertake work on alternative and improved ways of transporting energy.

These few examples may indicate that we are responsive in relating to current problems and circumstances. We must also face the current fact that new funds are difficult to obtain. Transport Canada's budget has increased substantially over the past ten years, both through new and improved services and projects and through continued high levels of subsidies. The facts tell us that the continued

## [Interprétation]

Notre gouvernement accorde une haute priorité à l'expansion régionale, afin de s'assurer que l'activité économique est mieux répartie à travers le pays. Les transports peuvent être un outil important, voir essentiel, pour réaliser cet objectif et nous comptons bien y avoir recours afin que ceci se réalise, nous étudierons au Parlement des modifications à la législation relative aux tarifs-marchandises dans le but d'en arriver à un meilleur équilibre du développement régional. Nous consacrerons plus de fonds aux services et installations aériennes et aux services de brise-glaces pour promouvoir le développement du grand Nord. En collaboration avec le ministère de l'Expansion économique régionale, nous continuerons à financer des travaux routiers essentiels dans le Nord-Ouest du pays et ailleurs. Des dépenses judicieuses à l'endroit des installations portuaires de Churchill, de Prince-Rupert et de divers autres centres du Québec et des provinces de l'Atlantique aideront ces régions à faible croissance économique.

Les modifications législatives futures des tarifs-marchandises et de la politique sur les ports viseront également à utiliser les transports pour stimuler l'expansion économique. Des services et une politique portuaire peu efficaces pourraient affecter nos exportations. Sans tarifs-marchandises raisonnables, il serait plus difficile d'en arriver à une expansion industrielle dont bénéficieraient tous les Canadiens.

Mr. Chairman, our transportation system grew in an era of cheap energy. While most kinds of transportation equipment are reasonably efficient in use of energy, they should be re-evaluated in today's circumstances. A railway car with only five passengers or an automobile with only a driver are energy inefficient means of moving people. Yet the same vehicles with thirty and three passengers respectively become energy efficient. We have established a senior level task force in the department to investigate, in conjunction with Environment and Energy, Mines and Resources, ways to reduce energy consumption in transportation wherever possible.

En outre, nous participons activement à l'analyse et à la mise au point de méthodes plus efficaces d'acheminement des ressources énergétiques dans tout le pays. Il importe non seulement de conserver l'énergie mais également de transporter l'énergie qui doit être déplacée d'une façon efficace d'un endroit à un autre du pays. En conséquence, le gouvernement a chargé le Centre de développement des transports d'entreprendre des travaux relatifs à l'élaboration d'autres moyens de transport de ces ressources et à l'amélioration des moyens existants.

Ces quelques exemples témoignent que nous sommes sensibles aux réalités et problèmes actuels. Nous devons également tenir compte du fait qu'il est difficile aujourd'hui d'obtenir de nouveaux fonds. Le budget de Transport Canada a augmenté considérablement au cours de la dernière décennie, tant à cause des nouveaux services et des nouveaux programmes ou de leur amélioration qu'à cause



## [Text]

growth in the funding of services and projects, particularly those in the mature and competitive areas, will have to diminish and subsidy levels be reduced. If this is not done it may well be impossible in the future to allocate resources to new transportation investments needed, for example, for regional development. All available programs fund will have been committed to existing programs and existing subsidies.

Because additional funds are currently difficult to obtain, the only ways of generating funds for new initiatives are, firstly, to manage our current services and programs more effectively and, secondly, to take a critical look at all services for transportation currently provided and determine which ones can be reduced, or have more paid by the user, without affecting the fundamental rationale of the services and programs.

The most logical place in which to begin is with high subsidies in mature services. Thus less support can be given to transportation systems that are mature and competitive. On the other hand, more action is required to assist captive shippers and remote communities.

We have increased the air transportation tax on passengers using Canadian air facilities and are increasing landing and takeoff fees for all aircraft using Canadian airports. Changes in rail passenger services should reduce the rate of growth in those subsidies.

We are proposing the reorganization of the port structure and re-examining the financing of the St. Lawrence Seaway.

Discussions with the transport ministers of the Atlantic provinces have indicated that blanket subsidies for rail and truck transportation are no longer appropriate. We are looking both to increase their effectiveness and to reduce their cost by applying selective subsidies to industry users whenever they are really needed.

Other areas of cost saving and cost shaving will be brought forward as studies show that they are warranted and can be undertaken without hardship to the users of our transportation systems.

Nous ne pouvons évidemment pas imposer sans discernement aux usagers de tout le réseau de transport, d'assumer l'entière responsabilité financière des coûts de transport. Notre pays est trop vaste, les transports sont trop essentiels et les diverses composantes de notre réseau de transport sont trop complexes pour qu'il nous soit seulement permis d'envisager cette solution. Comme l'indique notre budget cependant, les contribuables canadiens assument déjà une partie considérable des coûts de transport. Il est donc juste que l'utilisateur même participe davantage aux coûts, lorsqu'il ne s'agit pas d'un fardeau indu.

## [Interpretation]

des subventions importantes qui ont toujours été accordées. Les faits démontrent que l'accroissement des fonds affectés aux services et aux programmes, particulièrement dans les secteurs bien établis et concurrentiels, devra dorénavant diminuer et que l'importance des subventions devra être réduite, faute de quoi, il pourrait être difficile à l'avenir d'affecter les crédits nécessaires aux investissements dans le domaine des transports requis, par exemple, pour l'expansion économique régionale. Tous les fonds disponibles auront alors été engagés dans les subventions et les programmes existants.

A cause de la difficulté d'obtenir actuellement plus de crédits, les seuls moyens véritables d'allouer des fonds aux nouvelles initiatives consistent d'abord à administrer plus efficacement les services et les programmes actuels et ensuite, à évaluer d'un œil critique tous les services de transport déjà fournis afin d'identifier ceux qui peuvent être réduits ou dont les frais des usagers pourraient être accrus, sans modifier le principe fondamental de ces services et de ces programmes.

Logiquement, il conviendrait d'examiner en premier lieu les secteurs bien établis qui bénéficient d'importantes subventions. Ainsi, les modes de transports bien établis et concurrentiels peuvent recevoir un appui moindre mais nous devons agir pour aider les expéditeurs qui œuvrent là où la concurrence ne joue pas, et les communautés isolées.

Nous avons relevé la taxe sur le transport aérien pour les passagers utilisant les installations aériennes canadiennes et nous augmentons les droits d'atterrissage et de décollage imposés aux avions utilisant nos aéroports canadiens. Des modifications portées aux services ferroviaires de passagers devraient réduire le taux d'augmentation des subventions accordées à ce secteur.

Nous proposons actuellement une réorganisation des ports et un nouvel examen du financement de la voie maritime du Saint-Laurent.

Des discussions tenues avec les ministres des Transports des provinces de l'Atlantique ont révélé que les subventions générales affectées aux transports par chemin de fer et par camions ne convenaient plus; nous envisageons non seulement d'accroître l'efficacité de ces transports mais également d'en réduire le coût en accordant des subventions à certains usagers industriels lorsque celles-ci seront véritablement nécessaires.

On effectuera des économies dans d'autres domaines car des études révèlent que d'autres économies possibles sont justifiées et peuvent être effectuées sans que les usagers de nos modes de transport en soient affectés outre mesure.

Obviously we cannot go helter-skelter into a 100 per cent user pay situation throughout our entire system. Our country is too large, transportation too important to its existence, and the various transportation components too complex for this to be even thought of. Yet because, as our estimates will show, Canadian taxpayers as a whole already pay a considerable proportion of our transportation costs, it is only fair that the actual users should accept an increasing proportion of the costs where this is not an undue burden.

[Texte]

The unfortunate part about inflation is that the rises in hidden costs to the taxpayers in the form of subsidies are as high as those that are visible. The difference is that hidden charges tend to distort true costs and are often not taken into account when evaluating the most appropriate means of transportation.

These various factors which I have outlined are being borne in mind in the development of the new transportation policy and in the preparation of these 1976-77 estimates.

With the Chairman's permission, I would now like to present an audio visual summary which covers the highlights of our 1976-77 estimates.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister. Before we proceed with the presentation, we have April 26, 27 and 29, Monday, Tuesday and Thursday, maybe the Minister could find his way clear to attend one of those three meetings. On Monday it is at 8.00 p.m.; on Tuesday at 8.00 p.m.; and on Thursday at 9.30 a.m. As soon as I receive confirmation on that I will be back to the Committee members to advise them at which of those dates the Minister will appear before us to replace maybe the lack of questioning at today's meeting.

So, if you would like to proceed with the presentation, or we can proceed with the questioning and then if we have time we can come back to this.

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman. I personally would like just to, I suppose, state for the record that what the Minister has read this morning as his policy statement would certainly have been adequate for the Committee without going through a 40-minute slide presentation. I think we can, certainly at some point in time, overdo our enthusiasm to see slides to see what has happened. Members of the Committee have seen two or three, four slide presentations in the past year that pertain to transportation.

I would like first to get into a broad general area; and that is, in 1974 during the election campaign, there were a good many election promises brought forward by the government. In 1975—on February 24, 1975, in fact—the Minister's predecessor, Mr. Marchand, sent a communiqué to the provincial ministers on western transportation, and he intimated at that time that five major principles in transportation policy were agreed to by the ministers.

In the 1974 election campaign, there was a great amount of verbiage put forth by the Prime Minister or the Minister of Transport at that time, as well as the odd statement by the present Minister of Transport, on rail line abandonment, branch line abandonment, on all aspects of transportation, that really, in the period of time since, have not seen the light of day. It certainly makes one think what was said during the election campaign was no more than just a campaign promise.

[Interprétation]

En ce qui concerne l'inflation, il est malheureux de constater que les augmentations des coûts cachés, sous forme de subventions, assumés par les contribuables sont aussi élevées que les hausses des coûts plus évidents, à ceci près que les frais cachés tendent à fausser le calcul du prix de revient réel et souvent l'évaluation des modes de transport ne tient pas compte de ce facteur lorsqu'il s'agit de choisir le mode le plus approprié.

Les divers facteurs que je viens de souligner sont pris en considération dans la mise au point de la nouvelle politique sur les transports et dans la préparation du budget de 1976-1977.

Si le président me le permet, j'aimerais maintenant vous présenter un résumé audio-visuel des principaux points de notre budget de 1976-1977.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur le ministre. Avant de passer à la projection, j'aimerais que le ministre nous indique s'il pourrait assister à une de nos séances prévues pour le lundi 26, le mardi 27 et le jeudi 29 avril. Les réunions de lundi et de mardi auront lieu à 20 h 00 et celle de jeudi à 9 h 30. Quand le ministre me donnera sa réponse, j'en informerai le Comité.

Voulez-vous commencer par la projection, ou poser d'abord les questions et revenir ensuite à la présentation?

Monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président. Je voudrais simplement indiquer qu'à mon avis ce que vient de nous lire le ministre ce matin aurait été amplement suffisant et que nous n'avions pas besoin de passer 40 minutes à regarder des diapositives. J'ai bien peur que nous exagérions de temps en temps à cet égard. Le Comité a assisté l'année passée à 2, 3 ou 4 projections de diapositives sur les transports.

Passons maintenant à une question générale, à savoir qu'en 1975, au cours de la campagne électorale, le gouvernement fait un certain nombre de promesses. En 1975—et plus précisément le 24 février 1975—le prédécesseur du ministre, M. Marchand, envoyait aux ministres provinciaux un communiqué sur les transports dans l'Ouest et laissait alors entendre que les ministres avaient convenu de 5 grands principes de politique de transport.

Au cours de la campagne de 1974, le Premier ministre et le ministre des Transports ont beaucoup parlé, comme le fait à l'occasion le ministre actuel, de l'abandon de voies ferrées, de voies secondaires, de tous les aspects des transports, autant d'éléments que l'on n'a pas encore vu se concrétiser. On peut alors se demander s'il ne s'agissait pas simplement d'une promesse électorale.



[Text]

So, on a broad general aspect, if I may be permitted to question the Minister on that aspect, there are two or three things that have come out that sounded pretty positive at the time in 1974. One was, if I remember correctly, a transportation information act.

The Prime Minister indicated on June 12 the introduction of a transportation information act to provide Ottawa with access to all information it needs to formulate freight rate policies, including rail company costs. After the election, the then Minister of Transport announced amendments to the Railway Act dealing with cost disclosures. And I think, in the Transportation Committee, Mr. Marchand said he would soon introduce more comprehensive legislation, which he called a transportation information act, that would compel all modes of transportation to divulge their cost data to the government.

Mr. Lang, there has been no announcement since that time in 1974 after the election. I would like to ask you where this sits as far as MOT is concerned, and when you are thinking about bringing down a transportation information act as was described by your predecessor.

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, we do not have a particular date in mind for that. The necessary legislation was passed, requiring the railways to provide to us and to the provinces on a confidential basis all required cost information; and this is certainly working very well and, I think, to the satisfaction of the provinces.

The comprehensive act is a rather more complex thing, involving issues in relation to both jurisdictions; and I simply have not been able to give it as high a priority as some of the other pieces of legislation that have to come forward.

**Mr. Murta:** Can you give the Transportation Committee any indication as to when this kind of legislation will be brought down? Will this be...

**Mr. Lang:** I cannot give a date.

**Mr. Murta:** ... another election promise, for example, for 1977 or early 1978?

**Mr. Lang:** I would hope we would see it before then, but I do not foresee it in this next session.

**Mr. Murta:** You do not foresee it in the next session.

**Mr. Lang:** No.

• 1135

**Mr. Murta:** In another area—and there are five or six different aspects of transportation policy that were enunciated during the election campaign that really have not seen any more of the light of day than the transportation information act—there is a freight car fleet leasing act. The government, I think, at that time was going to establish a freight car leasing corporation, involving the federal and provincial governments and railways, to purchase a specialized, reserved car fleet to handle shipments of grain, lumber, cattle, coal, etc., and the cars would be leased as needed. There has been no mention of this since the 1974 election campaign. Where does this sit as far as your department is concerned?

[Interpretation]

Donc, de façon générale, si je puis interroger le ministre là-dessus, il y avait en 1974, 2 ou 3 éléments qui semblaient assez prometteurs. Entre autres, si je ne m'abuse, une Loi sur l'information en matière de transport.

Le Premier ministre indiquait le 12 juin qu'il proposerait une telle loi pour donner à Ottawa accès à tous les renseignements nécessaires pour établir des politiques tarifaires en matière de transports et notamment les coûts supportés par les compagnies de chemins de fer. Après les élections, le ministre des Transports d'alors annonçait des modifications à la Loi sur les chemins de fer afin que les coûts soient connus. Et je crois qu'au Comité des transports, M. Marchand avait déclaré qu'il proposerait bientôt des textes législatifs plus complets qu'il appelait Loi sur l'information en matière de transport pour obliger tous les modes de transport à indiquer leurs coûts au gouvernement.

Monsieur Lang, rien n'a été annoncé depuis cette époque. Je voudrais savoir ce que projette le ministère des Transports à ce sujet et quand vous envisagez de présenter le genre de loi qu'avait annoncée votre prédécesseur.

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Monsieur le président, nous n'avons pas encore fixé de date précise. On a adopté le projet de loi nécessaire pour que les chemins de fer nous fournissent ainsi qu'aux provinces tous les renseignements requis sur leurs coûts, et ce, à titre confidentiel; nous en sommes très satisfaits et les provinces aussi.

La Loi générale représente une entreprise beaucoup plus complexe, car les problèmes relèvent des autorités fédérales et provinciales; et je n'ai pas encore pu traiter cela de façon aussi prioritaire que d'autres projets de loi.

**M. Murta:** Pourriez-vous indiquer au Comité des transports quand vous déposerez un projet de loi en ce sens?

**M. Lang:** Je ne puis donner de date.

**M. Murta:** S'agira-t-il d'une autre promesse électorale, par exemple, en 1977 ou au début de 1978?

**M. Lang:** J'espère avant mais je ne pense pas que cela se fasse au cours de la prochaine session.

**M. Murta:** Non?

**M. Lang:** Non.

**M. Murta:** Dans un autre domaine, et au cours de la campagne électorale, il était question de 5 ou 6 aspects de la politique des transports qui n'ont pas plus avancé que la Loi sur l'information. Il y a une Loi sur la location de wagons des transports de marchandises. Je crois que le gouvernement voulait alors constituer une société de location de tels wagons, regroupant le gouvernement fédéral, les provinces et les chemins de fer, en vue d'acheter un lot de wagons réservés et spécialisés destiné au transport de grain, de bois, de bétail, de charbon, etc.; wagons qui seraient loués au fur et à mesure des besoins. On n'en a pas reparlé depuis la campagne électorale de 1974. Que fait votre ministère à ce sujet?

[Texte]

**Mr. Lang:** So far, we have taken action only in relation to the hopper cars for grain. We do, of course, own 2,000 of those, and have another 4,000 which are being completed right now—they are coming off the assembly line. So that is the first step, and not a negligible one—worth about a hundred and seventy million or a hundred and eighty millions dollars. But with the change in the demand for railway equipment which did occur since that time, the crucial and critical question of additional cars has not had quite the same priority and we have therefore not had to pursue that further at this stage.

**Mr. Murta:** Are you saying that there will not be any legislation, as such, introduced to establish this corporation, because it is not really needed now, since the government is dealing mainly in grain cars?

**Mr. Lang:** No. I simply say that again its priority, compared to the other things we have had to turn our attention to, has taken a move back in view of the economic situation and the relatively more adequate supply of cars. We were going through a stage, in 1974, where everything that moved by train seemed to be moving at a maximum level, and therefore there was a real capacity problem. That has relaxed significantly and, while that does not mean we can forget that it can happen again, has meant that we can turn our attention to other more critical issues.

**Mr. Murta:** So we certainly do not have to look for any kind of legislation in that regard coming up within the next year?

**Mr. Lang:** Again, not in this session. It is, of course, the kind of thing that can be done relatively quickly in terms of an Estimates item without legislation in a more formal sense, but I do not see that happening immediately.

**Mr. Murta:** On February 24, in the communiqué I mentioned—that your predecessor sent out to the provincial ministers of western transportation—it was mentioned that the federal government will “develop legislative amendments to eliminate anomalies so that the intermediate rates will not exceed longhaul rates on shipments destined to or originating from the western region; and specifically the railways will bear closer relationship to distance”, etc., etc. What is being done as far as that is concerned, within your department?

**Mr. Lang:** That is in the preparation stage for legislation in the next session.

**Mr. Murta:** And the next session will be the fall session, presumably?

**Mr. Lang:** That is right.

**Mr. Murta:** So the Transport Committee could anticipate dealing with those amendments to correct those anomalies at that particular time?

**Mr. Lang:** Yes, in 1976-77.

**Mr. Murta:** I see.

Once again, there are a good many of the promises made in 1974 that, certainly on the surface, do not look as if they have been kept at all, but I suppose that the crux of what we are going to be discussing in the next year or year-and-a-half is the aspect of the user-pay concept—transportation as a tool of regional development versus the user-pay aspect.

[Interprétation]

**M. Lang:** Jusqu'ici je ne me suis occupé que des wagons-trémies pour le grain. Nous en possédons 2,000 et 4,000 autres sortent juste de la chaîne de montage. C'est donc une première étape qui n'est pas négligeable et qui représente environ 170 ou 180 millions de dollars. Mais comme la demande en matériel ferroviaire a évolué, la question cruciale de wagons supplémentaires n'est plus aussi critique si bien que nous avons pu nous en tenir là.

**M. Murta:** Voulez-vous dire que vous ne proposerez pas de texte législatif visant à la constitution d'une telle société car vous jugez qu'elle n'est pas véritablement nécessaire à l'heure actuelle puisque le gouvernement se contente principalement de wagons pour le transport des grains?

**M. Lang:** Non. Je dis simplement que comparée aux autres choses dont nous avons dû nous occuper, cette question est devenue moins prioritaire étant donné la situation économique et le nombre de wagons dont nous disposons maintenant. En 1974 il semblait que tous les transports par train avaient atteint un maximum et qu'il y avait donc un véritable problème de capacité. La situation s'est considérablement améliorée et, bien qu'il ne faille pas oublier que cela risque de se reproduire, nous pouvons porter notre attention sur des problèmes plus importants actuellement.

**M. Murta:** Il ne faut donc pas s'attendre à ce qu'un projet de loi soit déposé à ce sujet dans l'année?

**M. Lang:** Je répète, non, pas au cours de la session. C'est évidemment le genre de chose que l'on peut faire assez rapidement, à l'occasion d'un poste du budget, sans texte législatif, mais je ne pense pas que cela se fasse dans l'immédiat.

**M. Murta:** Le 24 février, dans le communiqué dont je parlais—envoyé par votre prédécesseur aux ministres provinciaux à propos des transports dans l'Ouest—il était question que le gouvernement fédéral «élabore des modifications législatives en vue d'éliminer les anomalies qui font que les tarifs intermédiaires sont supérieurs aux tarifs longue distance pour les envois en direction ou en provenance de l'Ouest; et plus précisément en vue de tenir mieux compte des distances parcourues», etc., etc. Que fait votre ministère à ce sujet?

**M. Lang:** On prépare un texte de loi pour la prochaine session.

**M. Murta:** Et je suppose qu'il s'agit alors de la session d'automne?

**M. Lang:** C'est cela.

**M. Murta:** Ainsi le comité des Transports peut prévoir étudier ces modifications visant à corriger de telles anomalies à ce moment-là?

**M. Lang:** Oui, en 1976-1977.

**M. Murta:** Je vois.

Je répète que bien des promesses faites en 1974 ne semblent absolument pas avoir été tenues mais je crois que l'essentiel de ce dont nous discuterons dans les 18 prochains mois est le principe du paiement par les usagers—les transports comme outil d'expansion régionale face à l'idée de paiement par l'utilisateur.



[Text]

It must be close to a year now, I suppose, since the Transport Committee had a look at the first presentation, as far as the user-pay concept is concerned, and I would like to ask the Minister: what are the specific areas in Canada and what are the specific commodities that the Ministry of Transport defines as a mature movement from, for example, point A to point B, that would utilize the cost recovery objectives of the 1974 transportation policy proposals that you brought down at that time? Can you be specific, as far as the mature costs or the mature movement are concerned?

Conversely, can you also be specific—since the policy has been in the works for some time—about the immature aspect, so that the Committee and also Canadians know exactly what you are talking about when you talk about the user-pay concept?

**Mr. Lang:** Well, one can give some examples based, really, on the action you have seen us taking. A great part of the air travel system in Canada, for instance, is, in our view, mature in that sense, that we can increasingly move towards charging to the users the real costs of the facility. A good part of our rail system is, no doubt, in that condition, as well; although there, of course, the railways have had a good deal of freedom—perhaps too much—in rate-setting under the law as it was written in 1967.

**Mr. Murta:** You are still, though, being somewhat evasive, Mr. Minister. I would like to know more specifically—and if you are not prepared to state this today, I would like you to table your reply—the specific areas of mature and immature movements in Canada. Now, you have a sizable group of people behind the scenes working on this very question and I think now the time has come where we should be talking in terms of specific areas as far as mature and immature services are concerned.

• 1140

**Mr. Lang:** Well, you say I am evasive. I gave you a couple of examples. You did not give me time to go on and on and on. Perhaps you want some kind of a paragraph listing the variety of them.

I think the fact is, if you have been watching where we have been having an influence in relation to the creation of higher rates and more adequate return to the system for the use of it, you will have seen the broad pattern of this. It includes some additional view in relation to everything from ferry service. I certainly have the view about bus services in most areas of the country and trucking services in most areas of the country. I might put it the other way and say the exceptions are the remote and immature areas.

**Mr. Murta:** Because the question is so crucial to just about everything that is going to take place as far as transportation is concerned, certainly as far as policy and amendments are concerned, and the various aspects of what has happened to date, for example, as far as airlines are concerned, the situation in Eastern Canada is concerned, the St. Lawrence Seaway, et cetera, et cetera. I would like, if you could provide or table for the Committee a specific list of specific areas of mature and immature services so that we all may start talking basically in the same general area.

[Interpretation]

Il y a probablement près d'un an maintenant, je suppose, que le comité des Transports a étudié le premier exposé à ce sujet et je demanderais au ministre quelles régions et quels produits canadiens le ministère des Transports considère justifier entre A et B un transport qui réponde aux objectifs de rentabilité que vous vous étiez proposés en 1974? Pouvez-vous nous donner des précisions et nous dire dans quelle mesure les tarifs imposés représentent le prix coûtant du transport?

Par ailleurs, pouvez-vous nous dire ce qu'il en est des tarifs subventionnés—étant donné que ces principes ont été annoncés depuis déjà quelque temps—de sorte que le Comité ainsi que les Canadiens sachent exactement ce dont on parle quand on dit que c'est l'utilisateur qui paie?

**M. Lang:** Eh bien, on peut vous donner quelques exemples de ce que nous avons fait. Une grande partie du réseau aérien au Canada était à notre avis suffisamment avancée pour que progressivement nous fassions payer aux usagers le coût réel du transport. Il ne fait aucun doute d'autre part qu'il en est également ainsi pour une bonne partie de notre réseau ferroviaire; même si, bien sûr, les chemins de fer ont bénéficié de beaucoup de liberté—peut-être trop—dans l'établissement de leur tarif conformément à la Loi rédigée en 1967.

**M. Murta:** Vous restez toutefois un peu évasif, monsieur le ministre. J'aimerais avoir plus de détails—et si vous n'êtes pas prêt à me répondre aujourd'hui, j'aimerais que vous nous fassiez parvenir votre réponse—sur les secteurs précis où les tarifs sont encore subventionnés ou ne le sont plus. Maintenant, vous avez un groupe de personnes assez important qui travaillent à cette question et je pense que l'on pourrait nous donner des détails sur les secteurs où les services sont bien établis et sur ceux où ils ne le sont pas encore.

**M. Lang:** Eh bien, vous me reprochez d'être évasif. Je vous ai donné quelques exemples. Vous ne m'avez pas donné le temps de poursuivre. Peut-être voudriez-vous que je vous en donne une liste.

Je crois qu'il faut reconnaître que si vous examinez les secteurs où nous avons eu quelque influence sur la hausse de tarifs et l'amélioration de la rentabilité, vous verrez en gros ce dont je parle. Cela concerne à peu près tout à partir des services de traversiers. J'ai certainement la même idée pour les services d'autobus dans presque tout le pays ainsi que pour les services poids lourd. Si vous voulez, les seules exceptions que je puis voir sont les régions isolées et celles où les services ne sont pas encore bien installés.

**M. Murta:** Car cette question est capitale dans tous les domaines des transports, en tout cas pour tout ce qui est politique et modification. Cela touche tous les aspects de ce que nous avons connu jusqu'ici par exemple en matière de transport aérien et pour ce qui est de la situation de l'Est du Canada, de la voie maritime du Saint-Laurent, etc. etc. J'aimerais que vous fournissiez ou déposiez au Comité une liste des secteurs où les services sont bien installés et de ceux où ils ne le sont pas pour nous permettre à tous de savoir de quoi nous parlons.

[Texte]

I think that certainly is not too much to ask now that your people have been dealing in this area now for probably a year or longer. I think you owe that to the Committee so that we all know where we are going, we will put it that way. The evasive kind of answers that you are prone to give from time to time, I think, are not . . .

**Mr. Lang:** Well, that is completely unfair, Mr. Chairman, I must say. The question of mature and immature is, of course, one of judgment that also will vary from time to time. My only hesitation about trying to compose a list of specifics is that I would not want it to be thought that a service between point A and point B by air should be labelled one thing or the other for all time. It can go through different phases from maturity to immaturity. It can also go through a maturity period back to a period where assistance might be needed because immaturity is perhaps only one word to describe a situation where changes in population occur and some additional help may be needed. So in that sense, none of what I would say would be written in stone. I think your best guide is really to look at where we have been implementing policies that have had an impact towards greater charge. You can thereby identify its systems which we have concluded, in our judgment, had a sufficient maturity that the user could then . . .

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if we could talk for a minute or two about rates. I notice from the Minister's comments that with respect to the government's legislative back-up of its restraint program, we are indeed about to lose NC-87, Section 272 of the Railway Act. Because the implications of this are reasonably difficult for people in the Atlantic provinces, and I suppose the elevator operators along certain areas of the lakes, and indeed the producers of these grains at least in the Manitoba area, I wonder if the Minister could perhaps elaborate a little bit for us what he means when he, as in his policy statement this morning, indicates that there must be continued balance, there must be continued awareness of the so-called immature areas or, indeed, as the Prime Minister has said, for certain designated circumstances, certain areas of the country, subsidies should remain.

He says this at one point and yet he says there is a necessity to remove at another. He says we must be careful about undue burdens. He goes on to make a number of very specific references to the intent of the department and government to reduce subsidies.

• 1145

I wonder if he could elaborate with respect to the Atlantic provinces and particularly the movement of grains and flour, bread support purposes. How will he balance out the government's approach to the movement of these particular commodities for export purposes? How does he balance this in his own mind with the what is a clear intention not to move too swiftly in any of these areas in any of these directions, not to move in a manner which would create, as I say, an undue burden by moving too swiftly. Could he elaborate a little bit more along the lines Mr. Murta was trying to get at. How do we in the East fare under this problem? Is the movement of grain, for example, going to be the first level hit? Will there be other levels? Have we now abandoned the Prime Minister's undertaking to ensure that goods move at less than cost with respect to the

[Interprétation]

Ce n'est certainement pas trop vous demander puisque votre ministère travaille à cela depuis au moins un an. Je pense que vous devez bien cela au Comité. Nous voulons savoir où nous allons. Le genre de réponse évasive que vous donnez de temps en temps ne peut, à mon avis . . .

**M. Lang:** Monsieur le président, je dois dire que cela me semble tout à fait injuste. La question posée est bien sur une question de jugement qui peut également varier avec le temps. La seule hésitation que j'ai à essayer de dresser une liste détaillée est que je ne voudrais pas que l'on pense qu'un service aérien entre un point A et un point B devrait être désigné d'une façon ou d'une autre définitivement. Il peut y avoir diverses phases dans son évolution. D'autre part, un service peut être jugé bien installé à une époque et, à une autre, nécessiter à nouveau de l'assistance, car la situation peut changer par exemple du fait d'un accroissement ou d'une diminution de population. Aussi, en ce sens, aucune désignation ne peut être définitive. Je crois que le mieux est en fait d'envisager les secteurs où nous avons appliqué des principes qui ont provoqué une hausse des tarifs. Ainsi pourriez-vous identifier le réseau qui à notre avis est suffisamment bien installé pour que l'utilisateur puisse . . .

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, pourrait-on revenir une minute ou deux sur les tarifs. Je remarque dans les observations du ministre que, dans le cadre de son programme de restrictions, le gouvernement a l'intention de supprimer NC-87, article 272 de la Loi sur les chemins de fer. Étant donné que les répercussions en seront assez sévères pour la population des provinces de l'Atlantique, et je suppose, pour les exploitants d'élévateurs, pour certaines régions des lacs et pour les producteurs de grains, au moins au Manitoba, le ministre pourrait-il expliciter un peu plus ce qu'il veut dire quand il indique, comme il l'a fait ce matin, qu'il faut maintenir l'équilibre, qu'il faut continuer à reconnaître qu'il existe des régions mal équipées ou, comme l'a dit le premier ministre, que certaines circonstances précises, certaines régions du pays exigent des subventions.

Après avoir affirmé cela, il dit qu'il faut supprimer ce système. Il dit qu'il nous faut prendre garde à ne pas imposer des fardeaux indus. Il donne même des exemples précis de l'intention du ministère et du gouvernement de diminuer les subventions.

Pourrait-il donner des précisions quant aux provinces atlantiques et particulièrement quant au mouvement des grains et de la farine? Comment pourra-t-il concilier la politique gouvernementale et les exigences d'exportation de ces produits? Comment peut-il concilier cela avec son intention évidente de ne pas aller trop vite dans aucun de ces domaines afin de ne pas créer une charge inutile. Le Ministre voudrait-il expliciter un peu mieux ce qu'il répondait à M. Murta? Dans quelle situation nous retrouvons-nous dans l'Est? Le mouvement du grain, par exemple, va-t-il être le premier touché? Y aura-t-il d'autres niveaux? A-t-on maintenant renoncé à l'engagement pris par le Premier ministre d'assurer que les produits soient transportés pour moins que le prix coûtant au Pas du Corbeau et dans les provinces atlantiques? Quelques explications pour-



[Text]

Crows Nest Pass and the Atlantic provinces? Perhaps he could give some explanation so that those that are vitally concerned with the export movement of grains and flour might better understand the government's objective.

**Mr. Lang:** The policy approach we have to transportation includes a very definite look at remote areas, the North being the best example of that, where small populations simply cannot at that stage in their development afford a full-fledged transportation system for which they pay. Therefore, just as with the original building of the railways into the West of Canada, we see a need for federal assistance in relation to the selected best means of transportation for the area. This will lead us into airport programs. It will lead us into maintaining rail passenger services where there is a great loss. Occasionally it may be buses. It can be one or other of the various modes. Developmental policies will also lead us on occasion to look at transportation as a technique but there we will very often want to first determine the best developmental strategy and not use transportation in a blanket and blind fashion. Indeed, some of our discussions with the Atlantic provinces in regard to some of our subsidies on freight have been to make them more selective so that we can place the money where it really helps, instead of introducing an across the board program that simply creates a bias in how transportation is used or whether it is used at all. The at and East rates are a good example of a bias which leads to the choosing of transportation systems which are much more expensive than alternatives which are available. It really did, because of its existence, delay serious consideration by people involved in the movement of grain, of such things as say unit trains particularly of hopper cars directly from the prairies to the ports like Saint John and Halifax, movements which may actually be economically viable in comparison to some of the alternatives, particularly if the real cost of some of the alternatives are paid. With the at and East rate, with the help of a great deal of federal money, there was a tendency instead to move grain in a way which cost a lot more than alternative ways. In my view that is a significant waste of money which could be better used for other purposes either in the region or by indeed lowering taxes in the country. So we do have to look critically at that. It will be the same view that will lead us to look at the appropriate rates for seaway travel when we face the challenge of whether or not we will have to increase capacity in the seaway, double track the railway system. The more the costs are really reflected the less you are likely to spend money needlessly in transporting goods which could be transported, in fact, more economically an other way.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder what we are talking about with respect to the at and East rate when the figure is in the area of \$30 million which incidentally is half the price of one Orion. I cannot really consider it to be a significant and impressive amount of money, yet it has a generating character about it; it generates a substantial amount of money. I think in terms of the Port of Halifax, we are talking about a loss of 160 or 170 man years, Saint John, 70 man years and I am not certain what the impact would be on certain elevators. Could I ask in a specific way with respect to the at and East rates has Premier Regan, for example, in Nova Scotia, agreed that this is one area that, indeed, federal policy could commence with?

[Interpretation]

raient permettre à ceux qui sont tellement concernés par le mouvement d'exportation des grains et de la farine de mieux comprendre l'objectif du gouvernement?

**M. Lang:** Les grandes lignes de notre politique de transports reflètent certainement notre préoccupation pour les régions éloignées dont le meilleur exemple est évidemment le Grand Nord où de faibles populations ne peuvent tout simplement pas pour le moment s'offrir un réseau de transport véritable. C'est pourquoi, tout comme lorsqu'on a commencé à construire la voie ferrée qui traverse le Canada, nous estimons qu'il est nécessaire que le gouvernement fédéral apporte son aide à ce qu'il juge être le meilleur moyen de transport pour la région en question. Cela nous mènera à des programmes touchant des aéroports et à entretenir des services de chemins de fer-voyageurs à pertes considérables. Quelquefois on pourra avoir recours à des autobus. On peut choisir l'un ou l'autre des divers modes de transport. A l'occasion, nous pouvons envisager les transports comme technique d'expansion, mais il nous faudra alors très souvent déterminer tout d'abord quelle est la meilleure formule d'expansion et ne pas considérer la solution transport aveuglément. D'ailleurs, dans nos discussions avec les provinces atlantiques, nous nous sommes efforcés de leur demander de se montrer plus sélectives afin que nos subventions aux transports de marchandises soient véritablement utiles. Nous avons préféré cela à la création d'un programme pour étudier l'utilisation des transports. Les tarifs *at and East* sont un bon exemple puisque ce biais a permis de choisir des moyens de transport beaucoup plus coûteux que les autres solutions possibles. Cela a véritablement retardé l'étude sérieuse qu'auraient dû mener les responsables du transport des grains par trains unitaires de wagons-trémies surtout, effectuant les liaisons directes entre les Prairies et les ports comme Saint-Jean et Halifax. Ce transport peut en fait se défendre financièrement si on le compare à d'autres systèmes, et surtout si l'on envisage de payer le coût réel d'autres modes de transport. Avec le tarif *at and East* et l'aide de grosses subventions fédérales, on a plutôt eu tendance à transporter les grains à un coût bien supérieur à ce que l'on aurait pu envisager autrement. A mon avis, c'est gaspiller de l'argent qui pourrait être utilisé à d'autres fins, soit dans la région, soit même en diminuant les impôts. Il nous faut donc avoir un esprit critique lorsque nous examinons cela. C'est ce principe qui présidera d'autre part à notre étude des tarifs à imposer pour la voie maritime lorsque nous nous demanderons s'il nous faudra ou non en accroître la capacité, s'il faudra doubler les voies du réseau ferroviaire. Plus les coûts sont véritablement reflétés dans les tarifs, moins l'on gaspille d'argent à transporter des produits qui pourraient être transportés plus économiquement d'une autre façon.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je me demande pourquoi l'on s'inquiète de ce tarif *at and East* quand le montant de la subvention représente 30 millions de dollars, soit la moitié du prix d'un Orion. Je ne pense pas vraiment que ce soit beaucoup d'argent et cela permet au moins de produire. Je crois que pour le port de Halifax, il s'agit d'une perte de 160 ou 170 années-hommes, pour Saint-Jean, 70 années-hommes et je ne sais pas quelle en serait la répercussion sur certains élévateurs. A propos des tarifs applicables dans l'Est, le premier ministre Reagan de Nouvelle-Écosse a-t-il reconnu que le gouvernement fédéral pourrait commencer par s'intéresser à cette question?

[Texte]

**Mr. Lang:** No, we have had expressions of nervousness from Ministers. I do not think I have heard directly from Premier Regan on this subject but certainly from his Minister about the impact of this reduction.

• 1150

**Mr. Forrestall:** What about Premier Campbell? Has he raised this question? Has the Council of Maritime Premiers expressed concern with respect to that?

**Mr. Lang:** I do not recall whether they have but certainly the Ministers from the two provinces where the grain and flour have been moving through have indicated their concern in relation to the at and East rates. To some extent, some of the expressions of concern have, however, appreciated the possibility that the unit train kind of movement which I have described may produce a real alternative and that, therefore, it is not a matter of necessarily losing the traffic. Of course, it is not a matter of losing jobs either in the sense that there will be more rail jobs if that grain is moved a longer distance by rail.

**Mr. Forrestall:** How do you move a man out of an elevator on the Halifax waterfront and put him on a railway train?

**Mr. Lang:** If the grain is still getting there he will still be there in the elevator to handle the grain, however, it has arrived, whether it has arrived by water to Georgian Bay ports and then by rail or arrived by rail the whole way. It should be immaterial to him.

**Mr. Forrestall:** But not to the 164 people in the Port of Halifax who lose employment.

**Mr. Lang:** Well, if the grain is still arriving they are still handling the grain. Now, the flour creates some special problems and the question of whether the flour with or without the at and East rates will tend to go through another port. If it is maintained at all, it becomes a more complex thing.

The ports stand very much on their own in a variety of competitive ways. There are some real advantages in the ports in St. John or Halifax for the particular markets involved—the closeness and, therefore, the small use of ship time. The savings there are significant. The ports, themselves, are very efficient and these may all be reasons why they may be able to maintain that particular movement if the question of distortion still occurs, and the significant diversion of funds into a nonproductive way of moving goods is a very important lost cost which, as members representing taxpayers generally, we would all worry about.

**Mr. Forrestall:** Just one final quick one then. Can we anticipate any other motions with respect to the removal of subsidies or freight rate assistance in direct connection with the Atlantic Provinces during the next year or year and a half?

**Mr. Lang:** Really we have got underway the various moves we have been thinking about here. We are looking at the subsidies and the losses on some of the ferry services and we have indicated that. The other is the plan to save some money on the intra subsidy. We are working on a plan there to use the money so much more effectively with the total benefit, in development terms, likely being greater after the reduction than it was before.

[Interprétation]

**M. Lang:** Non, nous avons décelé une certaine inquiétude parmi les ministres. Je ne pense pas avoir entendu le premier ministre à ce sujet, mais, par contre, ses ministres ont parlé des répercussions de cette réduction.

**M. Forrestall:** Et le premier ministre Campbell? A-t-il soulevé cette question? Est-ce que le conseil des premiers ministres des Maritimes s'est inquiété de cette question?

**M. Lang:** Je ne m'en souviens pas, mais les ministres des deux provinces où circulent les céréales et la farine ont exprimé certaines préoccupations à propos des tarifs applicables dans l'Est. Dans une certaine mesure, ils ont pourtant reconnu que le transport par train dont j'ai parlé était peut-être une solution de rechange et que tout n'était peut-être pas perdu. Bien sûr, il n'est pas question de perte d'emplois puisque si les céréales sont déplacées par train sur de plus longues distances, il y aura un plus grand nombre d'emplois dans le secteur ferroviaire.

**M. Forrestall:** Comment vous y prenez-vous pour faire d'un employé des élévateurs du port de Halifax un employé sur un train?

**M. Lang:** Si les céréales arrivent toujours là, il restera à l'élévateur mais les céréales doivent arriver, que ce soit par eau dans les ports de la baie Georgienne, puis par rail ou bien par rail d'un bout à l'autre. Peu lui importe.

**M. Forrestall:** Mais cela importe beaucoup aux 164 personnes qui perdront leur emploi dans le port d'Halifax.

**M. Lang:** De toute façon, si les céréales arrivent, il faut s'en occuper. D'autre part, la farine pose certains problèmes et il faut se demander si la farine passera par un autre port, que l'on adopte ou pas les tarifs applicables dans l'Est. Dans ce cas, le problème devient plus complexe.

Les ports jouissent d'une certaine autonomie et sont libres de se concurrencer. Certains ports comme St-Jean ou Halifax présentent des avantages certains par leur situation qui permet de réduire la durée des transports par eau. Cela permet de réaliser des économies importantes. Il s'agit de ports bien installés et pour ces raisons ils pourront peut-être garder le trafic; une mauvaise répartition des fonds destinés au transport peut se traduire par des pertes importantes dont nous devons nous préoccuper, nous qui représentons les intérêts des contribuables.

**M. Forrestall:** Une dernière question. Pouvons-nous nous attendre d'ici un an ou un an et demi à ce que de nouvelles dispositions soient prises quant aux subventions et à l'aide de tarifs de fret dans les provinces de l'Atlantique?

**M. Lang:** Nous avons commencé à appliquer les mesures dont nous venons de parler. Nous avons déjà annoncé que nous étudions les subventions et les pertes de certains services de traversiers. Nous avons également un projet destiné à économiser de l'argent dans le domaine des subventions. Nous voulons parvenir à une meilleure utilisation des fonds pour la mise en valeur après l'application de cette réduction.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, I would like to deal with an area of the Minister's estimates dealing with the Canadian Coast Guard and an area that I explored during the examination of the supplementary estimates. In so doing I do not want to prejudice my opportunities to deal with other parts of the estimates that are equally important, especially to my province. I would like to take some of my time to read into the record a short letter that I have from an Air Canada pilot, dated March 5.

I fly for Air Canada as a pilot and wish to relate an experience of mine that may help your campaign in St. John's West.

On March 12, 1975, at about 6.10 in the morning while descending into St. John's enroute from Halifax, we received a may-day call from an aircraft identifying himself as 189 UM.

189 UM informed us that he was a DC-3 with one engine out about 150 miles due east of St. John's. He reported that he was unable to maintain his altitude.

We relayed this information to St. John's who contacted Search and Rescue. We advised 189 UM that we were landing at St. John's and that we would probably lose radio contact as we descended but that Search and Rescue had been notified. We lost contact with 189 UM just before landing.

After we landed we learned that it would take several hours to bring a Search and Rescue aircraft to St. John's. By that time 189 UM would either be safe on the ground or ditched at sea.

It just so happened that there was a U.S. military C-130 Hercules at St. John's during the night. The crew was contacted and they were airborne in short order. The C-130 located 189 UM and I was relieved to first see him as a speck in the sky and later to cross the shoreline and land safely.

• 1155

During this emergency I never left the radio receiver. It is not the first time that I detected fear in a man's voice and the suspense lasted for nearly two hours.

During that time I was depressed, frustrated and angry at my own country's inadequacy to provide protection for an important airport, seaport and thousands of overflying airliners.

The deepest cut came from seeing an American military aircraft go into the rescue from a strategic Canadian location where no Canadian protection exists.

That letter is signed, Captain C. Hauff, 38 Shirley Street, Orangeville, Ontario, and it is dated March 5, 1976.

I have an excerpt from one more letter I would like to read into the record. This is from a pilot with the St. John's Harbour Commission, an employee of the department. He wrote this letter to the Marine Superintendent of C.N. on December 2, 1969, while he was the master of the C.N. ship, the *M. V. Frederick Carter*. He was involved in a search for

[Interpretation]

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Monsieur le président, je voudrais aborder avec le ministre la question des gardes côtiers, ce que j'avais déjà fait au moment du budget supplémentaire. Mais cela ne m'empêchera pas d'aborder d'autres parties du budget qui me semblent tout aussi importantes, surtout pour ma province. Permettez-moi, pour commencer, de lire une courte lettre qui m'a été envoyée par un pilote d'Air Canada et qui est datée du 5 mars.

Je suis employé par la société Air Canada à titre de pilote et je désire vous raconter une expérience que j'ai faite et qui pourrait vous aider à mener votre campagne dans St-Jean Ouest.

Le 12 mars 1975, vers 6 h 10 du matin, alors que nous allions atterrir à St-Jean en provenance d'Halifax, nous avons reçu un appel d'un appareil qui s'identifiait comme étant le 189 UM.

Le 189 UM nous dit qu'il était un DC-3 avec un seul moteur et qu'il se trouvait à 150 milles à l'est de St-Jean. Il ajoutait qu'il lui était impossible de conserver son altitude.

Nous avons communiqué cette information aux autorités de St-Jean qui ont averti le service de recherches et de sauvetage. Nous avons prévenu le 189 UM que nous allions atterrir à St-Jean et que nous risquions de perdre le contact de radio en descendant mais que le service de recherches et de sauvetage avait été prévenu. Nous avons perdu le contact avec le 189 UM juste avant d'atterrir.

Après avoir atterri, nous avons appris qu'il faudrait plusieurs heures pour qu'un appareil du service de recherches et de sauvetage parvienne à St-Jean. D'ici là, le 189 UM serait, soit en sécurité au sol, soit en détresse en mer.

Or, un appareil militaire américain de type Hercules C-130 avait passé la nuit à St-Jean. Son équipage fut averti et décolla peu de temps après. Le C-130 retrouva le 189 UM et je fus soulagé de voir apparaître dans le ciel, un tout petit point à l'horizon, puis sur-voler la côte et atterrir sans dommage.

Pendant l'alerte, je n'ai pas quitté une seule fois le récepteur radio; ce n'était pas la première fois que j'entendais de la peur dans une voix d'homme et le suspense avait duré près de deux heures.

Pendant tout ce temps, j'étais déprimé, frustré et furieux contre mon propre pays qui était incapable de protéger suffisamment un aéroport important, un port de mer survolé par des milliers d'appareils.

Le plus douloureux fut encore de voir un appareil militaire américain entreprendre une opération de sauvetage à partir d'une position stratégique canadienne qui n'était pas protégée par le Canada.

Cette lettre est signée Capitaine C. Hauff, 38 rue Shirley, Orangeville, Ontario, et elle est datée du 5 mars 1976.

Maintenant, je voudrais vous lire un passage d'une autre lettre d'un pilote de la Commission du port de St-Jean, employé du Ministère. Cette lettre est adressée au surintendant de la section marine du C.N. et datée du 2 décembre 1969; il était alors capitaine du vaisseau *M. V. Frederick Carter* appartenant au C.N.. Il avait participé aux recher-

## [Texte]

the *M. V. Thomas Hodder* which was sinking and requested assistance. I will read a short excerpt from that letter:

In conclusion I must say that our search and rescue leaves an awful lot to be desired. It took close to three hours to get a search aircraft in the area. I must say though that it did a good job once it did arrive, I know, this vessel was a long distance from where it was supposed to be, but when you realize it was at noon on a clear day, help should have been available hours before it was. For me and I am sure for others who took part in the search it was a very frustrating and upsetting experience. I think five people paid with their lives to demonstrate how inefficient our search and rescue is.

That is a letter dated December 2, 1969 to the Marine Superintendent of C.N. Railway and is signed by James W. Mackey, Master Mariner. Captain Mackey has given me permission to use that letter, as has the Air Canada captain as well.

Those two letters very dramatically illustrate the problem I am trying to impress upon the Minister. May I say that I am aware of the position he finds himself in, in that he has shared responsibility in this regard, and I am especially aware of the very unfortunate position that the Canadian Coast Guard is placed in. I think the Canadian Coast Guard is probably manned by some of the most capable people in the country, and it could be an efficient service if it was given the responsibility. For example, during a press briefing as a result of the sinking of the fishing vessel *San Juan*, the Canadian Coast Guard officials—I am reading from the press, and this appeared in the *Ottawa Journal*:

Canadian Coast Guard officials finally admitted that what would have aided the situation was additional resources.

They talked about the lack of resources, the lack of an adequate search and rescue capability, from the point of view of both aircraft and ships.

The Canadian Coast Guard ship which responded to that incident in which two lives were lost was not equipped to do that kind of search and rescue. It is a buoy tender, not manoeuvrable and not capable. The irony of it is that four of the lifeboats which the department commissioned and had built at great expense, which were supposed to provide this kind of protection—one of those lifeboats was stationed in St. John's at that time and she could not respond because the weather was too bad, the weather was too rough. These accidents usually happen in rough weather. They never happen when conditions are normal.

We had another incident in Notre Dame Bay where two sealers were lost and the Coast Guard lifeboat could not operate up there because she could not operate in more than two inches of ice. These Coast Guard lifeboats in Newfoundland are providing nothing but cosmetic value for the department, and something should be done about it.

Mr. Chairman, obviously I am leading into a number of questions, and my time is limited. I know there is a study underway to do something about the interdepartmental rivalry with respect to search and rescue, which in many instances has resulted in the loss of very valuable time and in my opinion has resulted in the loss of lives, certainly on our east coast and from what I hear from my colleagues on

## [Interprétation]

ches du navire *M. V. Thomas Hodder* qui était en train de couler et qui avait demandé de l'aide. Je vais vous en lire un court passage:

En conclusion, je dirais que nos services de recherches et de sauvetage laissent beaucoup à désirer. Il nous a fallu près de trois heures pour faire venir dans la région un appareil de recherches. Pourtant, je reconnais qu'une fois arrivé, il a fait du bon travail; je sais bien que le bateau se trouvait loin de l'endroit où il aurait dû être mais on aurait dû l'atteindre beaucoup plus tôt étant donné qu'il était midi et que le temps était clair. Comme tous ceux qui ont participé aux recherches, l'expérience a été pour moi désagréable et pleine de frustrations. Je crois que cinq personnes ont payé de leur vie la preuve de l'inefficacité de nos services de recherches et de sauvetage.

Cette lettre est datée du 2 décembre 1969 et adressée au surintendant des opérations marines du C.N.; elle est signée par M. James W. Mackey, maître d'embarcation. Le capitaine Mackey, tout comme le capitaine d'Air Canada, m'a donné la permission de citer cette lettre.

Ces deux lettres illustrent de façon frappante le problème que j'essaie d'expliquer au ministre. Je sais bien que sa situation est un peu particulière puisqu'il partage sa responsabilité dans ce domaine; je suis tout à fait conscient, d'autre part, de la situation malheureuse des garde-côtes canadiens. Je sais que parmi eux se trouvent des hommes particulièrement compétents et que ce service pourrait être efficace si on lui en laissait le loisir. A ce propos, je vais vous citer un communiqué de presse qui a paru dans le *Journal d'Ottawa* à propos du naufrage du bateau de pêche *San Juan*:

Les porte-parole des gardes côtiers canadiens ont finalement reconnu que s'ils avaient disposé de plus de ressources la situation n'aurait pas été aussi grave.

Ils ont parlé du manque de ressources, du manque de matériel de recherches et de sauvetage, c'est-à-dire d'avions et de bateaux.

Le bateau garde côte qui a répondu à cet appel de détresse qui s'est soldé par la perte de deux vies n'était pas équipé pour ce genre de recherches et de sauvetage. Il était équipé pour la pose de bouées et se manœuvrait mal. Ironiquement, l'un des quatre bateaux de sauvetage que le Ministère avait fait construire à grands frais pour faire face à ce genre d'incident se trouvait dans le port de St-Jean à ce moment-là mais n'a pas pu répondre à l'appel car le temps était trop mauvais. Malheureusement, ce genre d'accident se produit lorsque le temps est mauvais, jamais lorsque les conditions climatiques sont normales.

Une autre fois, dans la baie de Notre-Dame, deux bateaux de pêche au phoque ont coulé et le bateau de sauvetage n'a pas pu intervenir, car il ne pouvait manœuvrer dans plus de deux pouces de glace. Ces bateaux de sauvetage de Terre-Neuve sont là pour la décoration et cela ne peut durer.

Monsieur le président, j'ai abordé de nombreuses questions et mon temps est limité. Je sais qu'une étude a été entreprise sur les rivalités interministérielles en matière de recherches et de sauvetage, rivalités qui ont très souvent provoqué des pertes de temps et même des pertes de vies; c'est du moins le cas sur la côte est et mes collègues de l'Ouest me disent que c'est la même chose là-bas. Les



[Text]

the west coast of Canada as well. We have the Minister's department with the Canadian Coast Guard. We have the Department of National Defence, which before a committee of this House admitted that it was reluctant to take on the role that has been foisted on it, a supervisory role with respect to search and rescue. We have the Department of the Environment which has the Meteorological Service, and we have the Fisheries Service, and we have the RCMP. Now, by the time you get all this together in a co-ordinated effort, strategic, important critical time is lost, and the search becomes somewhat ineffective as a consequence of that.

• 1200

I submit to the Minister that the answer seems to be obvious. Why can we not have a fully integrated operational coast guard, similar to that of the United States, which would have at its disposal aircraft and ships capable of responding to a distress call either in the air or at sea, capable of supervising the research, and have these vessels and aircraft and personnel strategically deployed on both coasts, not concentrated as they now are, for example, in Nova Scotia and Prince Edward Island, leaving the Province of Newfoundland virtually defenceless?

I am sorry that my colleague, Mrs. Holt, is not here because I understand there is a similar problem on the West Coast.

The Chairman is looking at me because my time has just about expired.

The Chairman: You still have 10 minutes.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister, how many more lives have to be lost before this intergovernmental rivalry, this interdepartmental rivalry, is terminated, before somebody assumes the responsibility that is his to provide our fishermen and our aviators on the East Coast and the West Coast with the kind of protection that a country like Canada should be able to afford?

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I would say, first of all, that we, as the member knows, are looking these days in an intensive way at the question of the co-ordination and operation of air-sea rescue facilities. I would not speak of rivalry, but I would emphasize that I believe there will always be a need for co-ordination and a co-ordinator, and it is impossible to try to throw everything under one roof and ignore the fact that not only will there be different branches of government with equipment that can be brought to bear in a search, even though they are ordinarily using that equipment for other purposes, but there is a very large volunteer civilian element involved in air-sea rescue, too, that throws itself into the fray and, indeed, the coast guard is looking at ways of including more of that in a more organized fashion in a search. Help will always be needed, and co-ordination is really the key.

We should not either, indeed, be embarrassed by the times when the United States facilities are used to assist with rescue matters, whether air or sea. Indeed we reciprocate. Some areas have a greater search capability than the United States, and this is an arrangement that is quite understandable.

[Interpretation]

ministres s'occupent des garde-côtes nationaux; le ministère de la Défense nationale a reconnu devant un comité de la Chambre qu'il hésitait à assumer le rôle de surveillance des opérations de recherches et de sauvetage qu'on lui avait imposé. Le ministère de l'Environnement s'occupe des services météorologiques et le Service des pêches et la GRC s'occupent également de la question. Avant de réussir à coordonner tous ces efforts et à mettre sur pied une stratégie, un temps précieux est perdu et les recherches perdent en efficacité.

A mon sens, la solution est évidente. Pourquoi n'avons-nous pas un service intégré de garde-côtes comme les États-Unis, un service qui aurait à sa disposition des avions et des bateaux prêts à répondre aux appels de détresse, qu'ils viennent de l'air ou de la mer, capables de surveiller les recherches; pourquoi ne pas répartir stratégiquement ce personnel, ces bateaux et ces avions sur les deux côtes au lieu de les concentrer, comme pour l'instant, en Nouvelle-Écosse et dans l'Île du Prince-Édouard, laissant la province de Terre-Neuve sans aucune défense?

Je suis désolé que ma collègue, M<sup>me</sup> Holt, ne soit pas là, car je crois comprendre qu'un problème semblable existe sur la côte ouest.

Le président me regarde car mon temps est pratiquement écoulé.

Le président: Il vous reste dix minutes.

M. McGrath: Monsieur le président, je voudrais que le ministre me dise combien de vies devront être sacrifiées avant que cette rivalité interministérielle ne cesse, avant que quelqu'un assume une responsabilité qui est la sienne et qui consiste à offrir aux pêcheurs et aux aviateurs des deux côtes une protection digne d'un pays comme le Canada?

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Monsieur le président, comme le député le sait, nous avons entrepris de réviser à fond toutes nos opérations de sauvetage en mer et de sauvetage aérien. Je ne parlerais pas de rivalité, mais je pense que nous aurons toujours besoin de coordination et d'un coordinateur et qu'il est impossible de regrouper tous ces services et de nous passer de l'intervention de différents secteurs du gouvernement qui disposent d'un matériel utile, même si d'ordinaire il sert à d'autres fins; il ne faut pas non plus oublier le rôle important des volontaires civils et les garde-côtes étudient d'ailleurs la possibilité de les faire intervenir plus souvent et d'une façon mieux organisée. Nous aurons toujours besoin de tous ces éléments dont la coordination est la clé.

D'autre part, nous ne devons pas avoir honte de l'intervention des États-Unis dans nos opérations de sauvetage, qu'il s'agisse de l'air ou de la mer. Nous leur rendons d'ailleurs la pareille. Dans certaines régions, nos services sont meilleurs que ceux des États-Unis et cet échange de bons procédés est tout à fait justifié.

## [Texte]

Of course, when you come to the air question and to the question of air facilities, you know, Mr. Chairman, that this would be a question more for DND.

It will always be possible to cite examples where additional equipment would have been desirable if it had been available; and we, of course, are looking at that question, too, as to what additional facilities or equipment should be available. One should not, however, just cite the cases where there is a difficulty and where it takes a little longer to discover the people involved. We have the recent case of *The Cape Freels* where a DND tracker spent additional time very effectively in the search operation—time after even the weather had become seriously critical—and, as a result, found the 23 people who had been aboard that vessel, and they were consequently rescued.

**Mr. McGrath:** But it was only happy coincidence that that tracker was in St. John's at the time. It was just happy coincidence. Otherwise, it would still be lost.

**Mr. Lang:** I think you should still give credit where credit is due to the kind of operation that occurred in that particular event. It is just worth while bearing that in mind in a balanced way, as I say, without prejudging the issue of what additional equipment or facilities we will need or where we will need them. We are looking at those questions.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Yes, Mr. Chairman. I would like to direct my questions along three different lines. First of all, Mr. Lang, some time ago you stated that no decision on the rapeseed case would be made by Cabinet in 1975...

**An hon. Member:** ... and in 1974 and in 1973.

**Mr. Horner:** It is now 1976. Could you give the Committee some idea? Now that rapeseed prices are coming down, there is a general impression that the government should act on this.

**Mr. Lang:** Yes, we really are in the final stages of communicating our decision to the provinces—the western provinces particularly concerned—and we will be announcing a decision very shortly.

**Mr. Horner:** I see. I will not pursue that any further then, Mr. Chairman, but I would like to ask the Minister, looking at the estimates and the expenditures, we have seen in the last 15 years at least, I suppose, a rapid acceleration of air traffic and air passengers, in the growth of air passengers; do you or does the department see this rapid acceleration of growth of air passengers as continuing? Could you give the Committee some idea of your thinking on that?

**Mr. Lang:** Yes, it is our view that the growth will continue. I would not want to say every year as rapidly as in the previous 10-year period, but our assumption is that there will be a continued growth.

• 1205

**Mr. Horner:** My impression is that the department owns and operates about 86 airports in Canada. Is that a close figure?

## [Interprétation]

Bien sûr, pour tout ce qui est aviation, vous savez, monsieur le président, que cela intéresse avant tout le ministère de la Défense nationale.

Il est toujours possible de trouver des cas où il aurait mieux valu disposer de plus de matériel et, bien sûr, nous étudions également cette question, celle du matériel que nous n'avons pas et dont nous avons besoin. Il est injuste de citer uniquement les cas où il a été difficile de trouver de l'aide. Nous avons l'exemple récent du navire *Cape Freels* qu'un patrouilleur de la Défense nationale a cherché pendant de longues heures, alors même que les conditions atmosphériques étaient devenues critiques: les 23 personnes qui se trouvaient à bord ont été sauvées.

**M. McGrath:** Mais le fait que ce patrouilleur se soit trouvé à St-Jean au bon moment n'était qu'une heureuse coïncidence. Une simple coïncidence. Dans le cas contraire, nous ne l'aurions toujours pas retrouvé.

**M. Lang:** Mais vous devez reconnaître les mérites de chacun dans ce genre d'opération. Il faut voir les choses en perspective et ne pas avoir d'idée préconçue quant au matériel et aux installations dont nous risquons d'avoir besoin. C'est une question que nous étudions.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, je vais aborder trois sujets différents. Tout d'abord, monsieur Lang, il y a quelque temps vous avez déclaré qu'en 1975 le Cabinet ne prendrait aucune décision quant au colza...

**Une voix:** ... et en 1974 et en 1973.

**M. Horner:** Nous sommes maintenant en 1976. Pouvez-vous nous donner une idée de la situation? Le prix du colza est maintenant à la baisse et on pense généralement que le gouvernement devrait intervenir.

**M. Lang:** Oui, nous sommes déjà en train de communiquer notre décision aux provinces, en particulier aux provinces de l'Ouest que cela touche de plus près; nous annoncerons cette décision d'ici peu de temps.

**M. Horner:** Je vois. Je m'en tiendrai donc là, monsieur le président, mais, d'autre part, en consultant le budget et les dépenses, nous constatons depuis 15 ans au moins une accélération rapide du trafic aérien et du trafic des passagers: votre ministère, monsieur le ministre, pense-t-il que cette hausse du trafic des passagers est susceptible de continuer? Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**M. Lang:** Oui, nous estimons que cette croissance continuera, peut-être pas aussi rapidement que pendant les dix dernières années, mais de façon constante.

**M. Horner:** Je crois comprendre que le ministère possède et gère environ 86 aéroports au Canada; ce chiffre est-il exact?



[Text]

**Mr. Lang:** Approximately.

**Mr. Horner:** It is also my impression that the expenditures on owning and operating those airports has cost the department about \$200 million a year. Now, that may be a little exaggerated but I think it is a pretty close figure. Would you suggest that in your users-pay concept you intend to recover that nearly \$200 million loss in operating costs?

**Mr. Lang:** I would not suggest recovering for past years...

**Mr. Horner:** No, no.

**Mr. Lang:** ... because policy changes; but from that point on, to introduce some user recovery. I will not suggest that it would necessarily be the whole of such an amount. The actual question of what can properly be attributed to the actual user of the airport facilities and what other activities should bear a part of the load is a very complex one, and one we are having discussions on.

**Mr. Horner:** What others have you in mind besides freight and passengers? What other purpose does an airport serve?

**Mr. Lang:** Well, I am not sure I want to try to put to you the arguments that are put to us by the airlines and the air associations because they are not our arguments, but there are certainly some public purposes in relation to security and safety which have nothing to do with actual facilities.

**Mr. Horner:** Where you have the military establishments.

**Mr. Lang:** Well, I am thinking even of air radio services of a nature that help in air search and rescue. But in addition, there is an argument from the air associations that a certain part of the cost of airports should be seen as a developmental cost, as having a value in relation to the area in which the airport is located. But as I say, I do not really want to put those arguments for them.

**Mr. Horner:** I agree. Yes. The radio communications and so on, but that would be a very marginal amount of the total operating costs of these airports. Surely you would agree with that?

**Mr. Lang:** Yes, I would.

**Mr. Horner:** How much do you perceive air passenger rates having to go up to cover this \$200 million figure in your present operating costs? Would they have to go up by 10 or 25 per cent of what they are now?

**Mr. Lang:** Just as an example of what money is involved, the present air transportation tax, which is 8 per cent to a maximum of \$8, is bringing in about \$55 million.

**Mr. Horner:** So you could roughly figure from there that it would be three or four times that amount, so 24 per cent would be a fair figure.

**Mr. Lang:** Well, I would not quite use that without a further analysis of these expenditures.

**Mr. Horner:** Perhaps 32? I am just trying to arrive at something that I can see ahead in where you are going. That is my whole purpose.

[Interpretation]

**M. Lang:** Approximativement.

**M. Horner:** J'ai cru comprendre également qu'il en coûtait environ 200 millions de dollars par an au ministère pour exploiter ces aéroports. Le chiffre est peut-être un peu exagéré, mais probablement pas tellement. Pensez-vous qu'en vertu du principe selon lequel ce sont les utilisateurs qui doivent payer il vous sera possible de récupérer ces pertes de 200 millions de dollars?

**M. Lang:** Pas pour les années passées...

**M. Horner:** Non, non.

**M. Lang:** ... car la politique change, mais, à partir de maintenant, nous avons effectivement l'intention d'en récupérer une partie, mais peut-être pas la totalité. Il est particulièrement difficile de répartir la charge entre les différents utilisateurs d'un aéroport; c'est une question dont nous discutons actuellement.

**M. Horner:** A qui pensez-vous en plus du fret et des passagers? Quelles sont les autres fonctions d'un aéroport?

**M. Lang:** Je ne voudrais pas vous servir les arguments que nous servent les compagnies d'aviation et les associations aériennes puisque leurs arguments ne sont pas les nôtres, mais les aéroports jouent un rôle en matière de sécurité et cela est tout à fait différent.

**M. Horner:** Lorsqu'ils servent de base militaire.

**M. Lang:** Je pense même aux services radio auxquels on fait appel pour les opérations de recherches et de sauvetage. De plus, les associations aériennes prétendent qu'une partie des coûts des aéroports sont des coûts de développement qui ont une valeur propre liée à la région dans laquelle les aéroports se trouvent. Mais comme je l'ai dit, je ne voudrais pas défendre les arguments qui ne sont pas les nôtres.

**M. Horner:** Je suis d'accord, oui. Les communications radio, etc. ... mais j'imagine que cela occupe une place minime dans les coûts totaux d'exploitation de ces aéroports. Vous en convenez certainement?

**M. Lang:** Effectivement.

**M. Horner:** De combien les tarifs aériens devraient-ils augmenter pour couvrir ces coûts de 200 millions de dollars dont nous venons de parler? De 10 ou de 25 p. 100?

**M. Lang:** Pour vous donner un ordre de grandeur, la taxe aérienne est actuellement de 8 p. 100 avec un maximum de \$8, ce qui fait un revenu d'environ 55 millions de dollars.

**M. Horner:** Par conséquent, il faudrait trois ou quatre fois cette somme, c'est-à-dire 24 p. 100, environ.

**M. Lang:** Je ne voudrais pas me prononcer avant que ces dépenses n'aient été analysées plus à fond.

**M. Horner:** Peut-être 32 p. 100? J'essaie de me faire une idée de la situation, c'est tout.

[Texte]

**Mr. Lang:** Well, you can pick your figure. I have mine.

**Mr. Horner:** I am trying to be very fair; I took the minimum figure, 24 per cent. I could have taken 32 if I wanted to be more accurate. Do you see this applying to, say, long-haul domestic flights as well as international flights? Will there be an equal increase in passenger rates?

**Mr. Lang:** No. I think there will be some adjustments taking place in rates. There has been a tendency for some of the long-haul rates to cross-subsidize some of the short-haul rates, and I think that will gradually be corrected.

**Mr. Horner:** So that you tend to think there will be an increase in short-haul rates to a greater extent than in long-haul rates?

**Mr. Lang:** Yes.

**Mr. Horner:** Would the same be true with international rates? I am assuming that they are the long-haul rates and you make money on them too.

• 1210

**Mr. Lang:** That really depends on the level of those fares in relation to their costs. The international atmosphere may be more highly competitive and may in some cases therefore have rates in place which are lower than some of the domestic long-haul rates.

**Mr. Horner:** It is logical to assume then that the short-haul rates would go up substantially higher than the 24 or 32 per cent I suggested.

**Mr. Lang:** I would not use any such percentage until I examined more closely the total nature of the expenditure items. This is a complex discussion which is going on with the industry, and really within a 15 per cent figure I would dislike beginning to conclude what the increases may have to be.

**Mr. Horner:** You think the growth in air passenger usage would continue in spite of this high increase in traffic rates that you are going to bring about.

**Mr. Lang:** I have no doubt this kind of change will have an adverse impact upon the rate of growth, but the general trend will be growth, I would still think.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I want to get into another line of questioning. To follow up Mr. Murta's suggestion on the mature and immature lines, could the Minister give the Committee, while he did not want to name the region or the commodity, some criteria he has in the back of his mind which will assist us in helping him to determine which are the mature areas and the immature area? For example, does it have to do with competition between the various modes of traffic vis-à-vis truck, rail and air, or truck, rail, boat and air? Or does it have to do with the geography, or whether the product is exported or whether it is imported? Could the Minister give us some idea of the criteria he will use in trying to establish these mature and immature areas?

**Mr. Lang:** I think the most significant criterion is the load factor in relation to capacity. As you increase the load factor towards capacity, you are much more likely to be able to recover cost for the system from the traffic using it.

[Interprétation]

**M. Lang:** Dans ce cas, vous pouvez choisir un chiffre, j'en ai choisi un pour ma part.

**M. Horner:** J'essaie d'être juste; j'ai pris le chiffre minimum de 24 p. 100. J'aurais pu prendre 32 p. 100 si j'avais voulu être plus exact. Pensez-vous que cela s'applique aux longs courriers intérieurs autant qu'aux vols internationaux? L'augmentation du nombre de passagers sera-t-elle la même?

**M. Lang:** Non, je pense que les tarifs seront révisés. Assez souvent, les tarifs longs courriers ont effectivement subventionné les tarifs des petits vols mais cette situation devrait être redressée peu à peu.

**M. Horner:** Vous pensez donc que les tarifs des vols courts augmenteront plus que ceux des longs courriers?

**M. Lang:** Oui.

**M. Horner:** Cela s'appliquera-t-il également aux tarifs internationaux? J'imagine qu'il s'agit des tarifs longs courriers et que cela est rentable également.

**M. Lang:** Il s'agit en fait de lier les tarifs aux coûts. Le marché international est peut-être plus concurrentiel, si bien que certains tarifs internationaux peuvent être; inférieurs à certains de nos tarifs pour les longs parcours nationaux.

**M. Horner:** On peut donc supposer logiquement que les tarifs pour les courtes distances grimperont bien au-delà de l'augmentation de 24 ou 32 p. 100 dont on a parlé.

**M. Lang:** Je me garderais bien de citer un pourcentage avant d'avoir examiné de plus près le tableau des dépenses. C'est un sujet très complexe dont on parle beaucoup dans l'industrie et je ne voudrais pas conjecturer sur une augmentation de plus de 15 p. 100.

**M. Horner:** Vous croyez vraiment que le nombre des usagers du transport aérien grossira, même si vous décidez d'augmenter les tarifs.

**M. Lang:** Il ne fait pas l'ombre d'un doute que l'augmentation aura des effets néfastes sur le taux de croissance, mais je crois que nous connaissons quand même une certaine croissance malgré tout.

**M. Horner:** Monsieur le président, j'aimerais passer à autre chose. Je reprends ici la question soulevée par M. Murta au sujet des parcours bien établis et de ceux qui ne le sont pas. Le ministre pourrait-il faire savoir au Comité sur quels critères il se fondera pour désigner les uns et les autres, même s'il ne veut pas nommer précisément la région ou les denrées en cause? Par exemple, tiendra-t-il compte de la concurrence entre les divers moyens de transport, entre le camionnage, les chemins de fer, les lignes aériennes ou entre le camionnage, les chemins de fer, les voies d'eau et les lignes aériennes? La géographie sera-t-elle un facteur? Le fait que les denrées sont exportées ou importées entrera-t-il en jeu? Le ministre pourrait-il nous donner une idée des critères qui détermineront quelles sont les régions bien établies par opposition aux autres?

**M. Lang:** Je crois que le facteur le plus important sera celui de la charge par rapport à la capacité. Si vous augmentez la charge afin d'atteindre la pleine capacité, vous augmentez vos chances de recouvrer vos coûts par la seule utilisation.



[Text]

**Mr. Horner:** In other words, if it is running at say 70 or 80 per cent full, then it is mature. If it is 20 per cent, it is immature.

**Mr. Lang:** Yes. I would say to my mind that is one of the most important questions.

**Mr. Horner:** How would that apply to the rail rates? The railways from time to time claim that their boxcars are being used at near capacity rates. Would you suggest then that because their boxcars are nearly full all the time, that is a mature system?

**Mr. Lang:** Capacity is a little more complex than that. It is the number of boxcars and diesels that can run over a particular line that will also be relevant.

**Mr. Horner:** We are nailing down the criteria, you and I just slowly. I wish you would give us more ideas. Now you bring in the subject of the capability of the rail. It has long been my contention that the rail conditions, particularly in western Canada, are greatly in need of major capital investment.

Noticing the number of derailments, most of them caused by rail conditions, something in the neighbourhood last year of some 36 derailments, something in the neighbourhood of some five a month, and at the peak months of moving of grain, for example—the Minister has the power under the Act, I think it is under Section 100 of the Act, to make certain that railroad repairs are made. Have you ever given consideration to having some force applied to the railroads to make certain that they do repair the track to some extent, far better than it is being repaired?

**Mr. Lang:** The CTC, which has some power in that regard, has certainly done that in certain specific instances. The railways have fairly major capital investment plans, particularly for the western region of the country where the prospective increase in freight is very great indeed. We will be measuring it in the billions of dollars over a number of years.

**Mr. Horner:** This is a very interesting thought you have given me. Could we have a copy of these extensive plans of the railroads? Could this Committee have a copy so that we would be able to assist them in pointing out further areas in which plans should be expanded? We may be able to save them a little money, or even tell them that...

• 1215

**Mr. Lang:** I would certainly be glad to raise that with them. It would seem to me that that would be possible. The usual question of the extent to which it is commercially competitive is information to be raised I am sure.

**Mr. Horner:** Oh well. I would not want to jeopardize the great competition that takes place between the CPR and the CNR. I would not want to jeopardize that but I think it would be...

**Mr. Lang:** We could choose up sides and one set could see the CP's plans and the other set the CN's plan.

**Mr. Horner:** Basically, though, I think it would be very helpful for both railroads to know of the other's expansion or plans because they could then correspond better with one another in perhaps the granting of run-through privileges. I notice that the CPR and the CNR are once again looking at the concept of having run-through principles. They are privileges. They are not necessarily against it any

[Interpretation]

**M. Horner:** En d'autres termes, lorsque la capacité est atteinte à 70 ou 80 p. 100, on peut dire que c'est bien établi. Si elle n'est que de 20 p. 100, ce ne l'est pas.

**M. Lang:** Oui. A mon avis, c'est la considération fondamentale.

**M. Horner:** Comment cela s'applique-t-il aux tarifs ferroviaires? Les compagnies de chemins de fer disent de temps en temps que leurs wagons couverts sont utilisés presque à pleine capacité. Diriez-vous donc qu'un service est bien établi lorsque les wagons couverts sont presque toujours remplis?

**M. Lang:** Non, c'est un peu plus compliqué que cela. On doit tenir compte du nombre des wagons couverts et des locomotives qui circulent sur un circuit donné.

**M. Horner:** En ce moment, ensemble, vous et moi, nous faisons un relevé des critères. J'aimerais que vous soyez un peu plus précis. Vous avez parlé de la capacité des chemins de fer. A mon avis, l'état des voies ferrées surtout dans l'Ouest canadien nécessiteraient un important investissement capital.

A preuve, la quantité de déraillements dus à l'état des voies ferrées; l'année dernière, on a compté quelque 36 déraillements, ce qui veut dire environ 5 par mois durant les mois où le transport du grain est à son maximum. En vertu de l'article 100 de la loi, le ministre a le pouvoir d'exiger qu'on effectue certaines réparations aux voies ferrées. Avez-vous déjà songé à exercer ce pouvoir afin que les voies soient réparées plus régulièrement?

**M. Lang:** La Commission canadienne des transports, qui détient certains pouvoirs à cet égard, l'a certainement fait dans certains cas précis. Les sociétés de chemins de fer ont des projets d'investissements en capital notamment dans la région de l'Ouest où le transport des marchandises est appelé à augmenter. Cela se traduira par des milliards de dollars dépensés au cours de quelques années.

**M. Horner:** Ce que vous me dites là est très intéressant. Pourrions-nous avoir les documents faisant état de ces projets? Les membres du Comité pourraient-ils en obtenir des exemplaires afin que nous puissions juger quels projets méritent d'être poursuivis? Nous pourrions peut-être aider à réaliser des économies ou peut-être pourrions-nous dire...

**M. Lang:** Il me fera plaisir d'en parler avec les sociétés de chemins de fer. A mon avis, vous devriez pouvoir obtenir ce document sans problème. La seule chose qui pourrait les faire tiquer serait le fait que les renseignements touchent un aspect commercial concurrentiel.

**M. Horner:** Ah vraiment. Je ne voudrais absolument pas menacer la forte concurrence qui existe entre le CP et le CN. Sans vouloir les menacer, j'aimerais...

**M. Lang:** On pourrait effectuer un choix: un côté aurait accès aux plans du CP alors que l'autre aurait accès aux plans du CN.

**M. Horner:** Mais il n'en demeure pas moins que je crois qu'il serait utile que chaque société sache quels sont les projets de l'autre car l'une et l'autre pourraient s'entendre et se partager le privilège d'offrir le service. Je remarque que le CN et le CP reviennent à ce principe de répartition du service. Il s'agit du principe des privilèges. J'ai l'impression que les deux sociétés ne s'y opposent plus maintenant.

[Texte]

more. At least that is the impression I got from listening to them.

**Mr. Lang:** Well, we are encouraging them to do that where there is an obvious situation in which total costs can be saved. Joint usage is a thing to be studied but I would not want you to downplay too much the notion of competition between them in searching for business and therefore in planning to be somewhere where the business will be.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner.

**Mr. McRae:**

**Mr. Horner:** I fail to see much competition between them.

**The Chairman:** Mr. McRae.

**Mr. McRae:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to deal briefly with this Pacific rim and central access study, more specifically with the central access study. You did not mention it, I do not think, in your comments. You did not refer to it as the central access study but mentioned it in terms of a study being done of goods moving east. At what level is this study being done? Can you give me some idea of that and the terms of reference of the study?

**Mr. Lang:** Well, it is being done at a senior level here with very few people involved here in Ottawa. Perhaps Mr. Cloutier would like to comment on it in more detail.

**Mr. Sylvain Cloutier (Deputy Minister, Department of Transport):** Yes, sir. The central access study is being conducted through the strategic planning group of the department which is headed by an assistant deputy minister. It is co-ordinated by this group and involves inputs from the various administrations in the department. The surface administration, the maritime administration in particular.

**Mr. McRae:** And what is the area that is covered by the study?

**Mr. Cloutier:** It covers Thunder Bay to the east coast.

**Mr. McRae:** It is the Thunder Bay area that I am specifically interested in. What area the terms of reference of the study in terms of the City of Thunder Bay and in terms of rail and port connections in Thunder Bay?

**Mr. Cloutier:** Well, the central access project really encompasses a number of subelements and one of the subelements is the Thunder Bay area. I could not tell you off-hand the precise terms of reference for the Thunder Bay area.

**Mr. McRae:** Could you provide me with more specific information? I am specifically concerned about the, what I would call, mess in Thunder Bay, the rail mess in Thunder Bay. The capacity of the rail service to handle the kind of traffic they have is very, very poor. We have a big noise problem. We have a congestion problem. We have shunting on the main line, an awful lot of shunting done right on the main line itself, because there are not proper rail yards and so on, particularly with the CPR. We have a major problem dealing with coal handling, if they are going to go into 10 million tons a year which I understand is what is coming up in the future. We also have a very large problem of

[Interprétation]

**M. Lang:** Eh bien, nous les encourageons vivement à revenir à cette idée dans les cas où il est évident que des économies peuvent être réalisées sur les coûts. On pourrait même considérer une utilisation conjointe de certaines voies mais je ne voudrais pas minimiser l'importance de la concurrence entre les deux sociétés dans la recherche de marchés et en conséquence dans la planification orientée vers les marchés.

**Le président:** Merci, monsieur Horner.

Monsieur McRae.

**M. Horner:** Je n'arrive pas à voir où se trouve la concurrence entre les deux.

**Le président:** Monsieur McRae.

**M. McRae:** Merci, monsieur le président. J'aimerais parler brièvement de l'étude sur l'accès aux régions centrales et au Pacifique et plus particulièrement de l'étude de l'accès aux régions centrales. Vous n'en avez pas parlé dans vos remarques préliminaires, n'est-ce pas? Vous n'en avez pas parlé comme d'une étude spécifique sur l'accès aux régions centrales mais vous y avez fait allusion au sujet de l'étude sur les denrées expédiées vers l'Est. Où en est cette étude? Pourriez-vous me dire également quel est le mandat du groupe chargé de cette étude?

**M. Lang:** Eh bien, c'est une étude qui est effectuée au ministère même et à laquelle participe seuls quelques fonctionnaires postés ici à Ottawa. M. Cloutier a peut-être plus de détails à vous donner.

**M. Sylvain Cloutier (sous-ministre, ministère des Transports):** Oui, monsieur. L'étude sur l'accès aux régions centrales est effectuée par le groupe de la planification stratégique au sein du ministère et c'est un sous-ministre-adjoint qui en a la direction. Le groupe coordonne la participation de divers services du ministère, notamment le service des transports de surface et le service des transports maritimes.

**M. McRae:** Et à quel secteur s'intéresse l'étude plus particulièrement?

**M. Cloutier:** Cette étude porte sur la région située entre Thunder Bay et la côte est.

**M. McRae:** C'est la région de Thunder Bay qui m'intéresse plus particulièrement. Quel est le mandat de cette étude pour ce qui est de la ville de Thunder Bay elle-même et pour ce qui est des communications portuaires et ferroviaires?

**M. Cloutier:** L'étude comporte certaines subdivisions et l'une d'entre elles traite spécifiquement de la région de Thunder Bay. Je ne peux pas vous dire cependant quelles sont les délimitations pour la région de Thunder Bay même.

**M. McRae:** Pourriez-vous obtenir plus de renseignements? Thunder Bay m'intéresse car les chemins de fer là-bas sont dans un véritable marasme. La capacité des installations ferroviaires n'est pas à la hauteur du trafic. À cela s'ajoute le problème du bruit, celui de la congestion. On doit procéder à un triage monstre à partir de la voie principale parce qu'il n'y a pas assez de voies de garage et c'est le CP qui souffre le plus de ce mal. La manutention du charbon pose des problèmes qui iront en s'aggravant si le volume doit augmenter jusqu'à 10 millions de tonnes par année comme on le prévoit. Nous faisons face à un problème d'espace également et il faudra, tôt ou tard, procéder à



[Text]

railway relocation. Some kind of integration of the CN and the CP rail lines is, I think, a rather essential feature of this thing. I gather these are all parts of this central access study.

**Mr. Cloutier:** Plus the port aspect.

**Mr. McRae:** Plus the port aspect which again is the other part of the coal handling.

Are you aware of any thoughts about setting up or establishing a second port in the same vicinity, particularly for coal or for other things? Is this being considered at all?

**Mr. Cloutier:** No, I think what is under examination is the extension of existing facilities.

• 1220

**Mr. McRae:** Of the existing facilities. I would hope, therefore, that as a result of this discussion at this particular point, I can have more information, particularly the terms of reference, how far the thing is, and so on.

**Mr. Cloutier:** I will ensure that it is given to you.

**Mr. McRae:** Going to another favourite topic, that is, the so-called rationalization of rail passenger service transcontinental-wise, have we any figures for the last year or the last year that is available—it may not be the year 1975, it might just be 1974—the number of passenger-miles covered by each, the *Super* and the *Canadian*?

**Mr. Lang:** That material was contained in the tables filed at the time of the policy statement on January 29.

**Mr. McRae:** January 29. And the subsidy for those particular runs—you do not have that information at this particular point? What was the amount of the subsidy for the CN *Super Continental* and the amount for the *Canadian*? Is the subsidy rated out and based on the subsidy per passenger-mile?

**Mr. Lang:** It is based on costs. It is 80 per cent of the costs on the lines where the subsidies are paid.

**Mr. McRae:** Yes, I realize that. That is the basis of the thing, but is the information available as to the subsidy per passenger-mile?

**Mr. Lang:** Yes, it is. There is a table of that on each passenger line as well.

**Mr. McRae:** All right.

I am not at all satisfied with the CTC's approach to the hearing in terms of the alternatives that are given. It seems to me that there are some reasons for looking at a fourth alternative. I believe there were three alternatives, as I understand it.

**Mr. Lang:** I believe there were five alternatives in the material which the CTC put forward.

**Mr. McRae:** All right. But the alternative that is missing, as far as I am concerned, is the possibility of continuing to run two trains, running one train out of Montreal, regardless of what railway it is, and running one out of Toronto and mixing them, say, at North Bay, where passengers would be exchanged and continue to run one north and continue to run one south. It seems to me that there is a great deal that could be said for continuing this kind of service.

[Interpretation]

une certaine intégration des circuits de CN et du CP. Je crois que tous ces aspects sont couverts par cette étude sur l'accès aux régions centrales, n'est-ce pas?

**M. Cloutier:** Oui, et on traite des installations portuaires également.

**M. McRae:** Effectivement, les installations portuaires font partie du problème de la manutention du charbon.

Prévoit-on l'aménagement d'un deuxième port dans la même région, lequel absorberait le mouvement du charbon et d'autres produits? Y a-t-on songé?

**M. Cloutier:** Non, je crois qu'on songe plutôt à donner de l'expansion aux installations actuelles.

**M. McRae:** On donnerait de l'expansion aux installations actuelles. Vous pourriez donc me donner plus de détails concernant le mandat de ce groupe d'étude et me dire où en sont les travaux, etc.

**M. Cloutier:** Je ferai le nécessaire pour qu'on vous fournisse ces renseignements.

**M. McRae:** Je voudrais maintenant passer à un de mes sujets préférés, c'est-à-dire la rationalisation du service ferroviaire voyageurs à travers le pays. A-t-on des chiffres, pour l'année dernière ou l'année précédente, 1975 ou 1974, sur le nombre de milles par voyageur franchis par le *Super* et par le *Canadien*?

**M. Lang:** Vous trouverez ces renseignements dans les tableaux qui accompagnent la déclaration de politique du 29 janvier.

**M. McRae:** Et la subvention versée pour ces circuits, quelle est-elle? Avez-vous ces renseignements? Quel est le montant versé au CN pour le *Super Continental* et au CP pour le *Canadien*? S'agit-il d'une subvention forfaitaire ou la verse-t-on suivant le nombre de milles par voyageur franchis?

**M. Lang:** La subvention est versée d'après les coûts; nous accordons un montant équivalent à 80 p. 100 des coûts d'exploitation des circuits qui reçoivent une subvention.

**M. McRae:** Oui, je comprends que c'est ainsi que vous effectuez le calcul, mais j'aimerais savoir si on a évalué ce que cela représentait pour un mille par voyageur.

**M. Lang:** Vous trouverez ces renseignements dans les tableaux contenus dans le document que je viens de citer.

**M. McRae:** Très bien.

La façon de procéder de la Commission canadienne des transports qui tient des audiences ne me convient pas du tout. On semble avoir négligé une quatrième solution. On a bien présenté trois solutions, n'est-ce pas?

**M. Lang:** Je crois qu'on a présenté cinq solutions.

**M. McRae:** Si vous voulez. Mais il en est une qui a été négligée. On n'a pas considéré la possibilité de continuer la circulation de deux trains, un à partir de Montréal, qu'importe la société, et l'autre à partir de Toronto, qui convergeraient vers North Bay où les voyageurs auraient le choix entre une route au nord et une autre au sud. Je crois que la continuation d'un tel service mérite d'être envisagée.

[Texte]

I understand that the plan is, in some way or other, to eliminate one of those trains and to run either a three- or four-day run up the north line or the south line and so on—all of the alternatives are there—and then substituting for taking off one of the trains, short trips, short connections, between various key centres; but there does not seem to be any thought given to the point that you might continue two trains.

Now, I am saying that we are running four trains, two out of Montreal and two out of Toronto now. I think that could be eliminated. I think that could be broken down to one train out of each particular point. But it seems to me that for the purpose of a satisfactory study, we should look at that possibility.

We should look at the possibility of maintaining two trains for many, many reasons. One of them is the simple symbol to this country—and we do not deal with symbols very well, I do not think, in this country—the symbol of having a transcontinental train running across the North, and running east too. It always amazed me, for instance, that the *Canadian* was a train that started in Montreal and went west, and nobody ever thought of the *Canadian* as a train that started, we will say, in Sydney and went to Vancouver. This was never considered as a symbol. We do not use symbols, and I think that the rail is a very important symbol. It is important when people look out and see the *Canadian* going by, when I am sitting in Morley, Alberta, and looking over the Bow River Valley, and that train goes by. All kinds of trains go by, but that one means something as a symbol to this country.

It seems to me that there are communities that need this kind of service, especially in Northern Ontario and through the northern part of the West. I think there are people who want to go from Sioux Lookout to Yorkton, and so on.

It seems to me, also, that rail should be coming back into its own in terms of the energy per passenger-mile.

• 1225

For these reasons—and also for one other reason: I do not think the railways have been trying to run an efficient service, I think the CN has made some efforts, particularly in the earlier part of the sixties but they have made some effort in keeping their service at a certain standard although I do not think the CPR has at all. For these reasons I think we should be looking at this fourth alternative, this alternative of trying to run two passenger services and possibly running them as national services, because right now we call it a national train and it does not go east of Montreal. That symbol, I think, is important, and I believe rail should be making a comeback and if the railways really tried the subsidies could be cut.

The way we set up the subsidies is unbelievable. How one would subsidize a railroad on the basis that they must come to the CTC and ask for discontinuance is something that I do not understand. I think you would subsidize a railway that is providing service, not one trying to get out of the service: this is what is very much wrong with the Act.

Okay, I think I have had my say on this, at least at this particular point.

[Interprétation]

Si je comprends bien, on voudrait supprimer un des deux trains et emprunter la route du nord trois ou quatre jours par semaine et la route du sud, trois ou quatre jours. On substituerait à la disparition d'un train, des parcours plus courts, des correspondances sur de plus courtes distances. On n'a même pas envisagé la rétention des deux trains.

En ce moment, il y a quatre trains: deux qui partent de Montréal et deux qui partent de Toronto. Je crois que c'est trop. Je crois que l'on pourrait diminuer de moitié et n'en avoir qu'un seul qui partirait de chaque ville. Je crois que l'étude ne sera pas complète tant qu'on n'aura pas envisagé la possibilité que je viens de décrire.

Il faudrait conserver les deux trains pour plusieurs raisons. Une d'entre elles est d'ordre symbolique et dans notre pays, les symboles sont parfois sacrifiés. Un train transcontinental qui voyagerait dans le nord et dans l'est doit être maintenu. J'ai toujours été étonné qu'on accepte d'emblée qu'un train comme le *Canadien* parte de Montréal et se dirige vers l'ouest; personne ne songerait à ce qu'un train parte d'une ville comme Sydney et se rende jusqu'à Vancouver. On n'a jamais jugé que cela pouvait représenter un symbole. Le chemin de fer se prête très bien à la création de symboles. Il est important que l'on puisse regarder un train comme le *Canadien* passer lorsque de Morley, en Alberta, on se penche vers la vallée de Bow River. Il y a beaucoup de trains qui circulent mais pas un seul ne représente un symbole pour le pays.

Il y a des agglomérations qui ont besoin de ce service surtout dans le nord de l'Ontario et dans les régions situées au nord de la région ouest du pays. Je crois qu'il y a des gens qui veulent se rendre de l'observatoire Sioux à Yorkton, par exemple.

A mon avis, on peut justifier l'utilisation du chemin de fer du point de vue de la consommation d'énergie par mille par passager.

Ce sont ces raisons entre autres qui me font dire que les sociétés de chemins de fer n'ont pas toujours fourni un service efficace, même si le CN a fait quelques efforts, surtout au début des années 60, pourquoi rehausser la qualité de son service, ce qui n'est pas le cas du CP. Voilà pourquoi je propose cette quatrième solution que l'on devrait envisager et qui permettrait d'offrir deux services voyageurs à l'échelle nationale car l'actuel train dit national ne se rend même pas à l'est de Montréal. Le symbole à mon avis est important et les chemins de fer pourraient être l'occasion d'une renaissance si les sociétés de chemins de fer voulaient s'en donner la peine, je crois que toutes subventions deviendraient superflues.

La façon dont les subventions sont accordées est innommable. Comment peut-on songer à subventionner des chemins de fer qui réclament auprès de la Commission canadienne des transports la suppression de certains circuits. A mon avis, on devrait subventionner une société de chemins de fer qui veut bien fournir des services et non pas une société qui essaie de cesser de le faire. Voilà ce qui ne va pas dans la loi.

C'est tout, je voulais tout simplement faire valoir mon point de vue sur cette question.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I simply say that the particular notions in addition to the five policy alternatives can be put before the CTC. They simply wanted to put forward a pattern of possibilities rather than to the exclusion of all others. No doubt Mr. McRae will be seeing to it that his suggestion is put before the CTC.

**Mr. McRae:** I certainly will.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McRae. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, there are two particular areas that I would like to raise with the Minister this morning. Although they are not related maybe I could raise them together and then ask for his comments with respect to them.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Goodale. Mr. McGrath, on a point of order.

**Mr. McGrath:** Just for clarification. It seems to be rather unusual for a Parliamentary Secretary to the Minister to be asking questions on the estimates. He is a paid member of Parliament who receives an emolument from the Crown to be the Minister's Parliamentary Secretary. I have no objection but I find it very unusual.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. McGrath:** I do not want it to be a precedent, my friend, I just do not want to be setting a very bad precedent; that is all.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Goodale is a member of this Committee and he is entitled to ask any question like any other member. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. I must say the objection Mr. McGrath raised is certainly a novel one and one that I have not heard raised in any other committee of this House. I am grateful for your ruling which I take it to be one of irrelevance on the point which he mentioned.

Of the two areas, Mr. Chairman, that are of interest to me one is referred to in the Minister's initial statement and a matter in relation to it was referred to at least indirectly by Mr. Murta in his initial questioning this morning. It has to do with the work of the originally two and now four committees of officials and ministers that are at work on different aspects of transport policy in different parts of the country, the federal-provincial committees originally beginning with Western Canada as a result of the WEO Conference in Calgary in 1973, later with the Atlantic provinces and now with Ontario and Quebec.

Mr. Murta raised the issue earlier of the problem of the anomaly in freight rates between the long-haul rates and the short-haul rates and the Minister indicated that legislation on that particular point was in the process of being prepared. I am interested in that particular example in the context of the federal-provincial committees because it was my understanding at least that some of the provinces in Western Canada and one in particular had, one might say, an interest in seeing some of the anomalies continue, that is, that the removal of the anomalies were not altogether an unmixed blessing and it seems to me that that is a useful example of where transportation policies, particularly regional problems, can very usefully be discussed and resolved, at a regional level.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Monsieur le président, je crois que cette idée pourrait être présentée à la Commission canadienne des transports en même temps que les cinq autres solutions dont elle a été saisie. Je crois que ces cinq solutions n'excluent pas les autres qui ne servaient que d'exemples. Je sais que M. McRae fera le nécessaire pour faire part de cette proposition à la Commission canadienne des transports.

**M. McRae:** Comptez sur moi.

**Le président:** Merci, monsieur McRae. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, il y a deux questions que j'aimerais soulever ce matin. Elles ne sont pas reliées l'une à l'autre mais j'aimerais les soulever en même temps pour recueillir ses observations.

**M. McGrath:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Excusez-moi monsieur Goodale. Monsieur McGrath, vous avez la parole.

**M. McGrath:** J'aimerais obtenir des éclaircissements. Je trouve tout à fait inusité que le secrétaire parlementaire d'un ministre lui pose des questions au sujet des prévisions budgétaires. Il est député et reçoit un traitement pour remplir les fonctions de secrétaire parlementaire. Je n'y vois pas d'objection mais je trouve cela inusité.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. McGrath:** Je ne voudrais pas que cela crée un précédent malencontreux, voilà tout.

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. M. Goodale fait partie de ce comité; il a le droit de poser des questions comme les autres membres.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. Je dois dire que l'objection soulevée par M. McGrath est tout à fait singulière et jusqu'ici inconnue de moi en comité. Je vous remercie de votre décision de rejeter le rappel au Règlement soulevé par M. McGrath.

Un des sujets que je voudrais aborder avec le ministre a été traité dans sa déclaration préliminaire et repris indirectement par M. Murta. Il s'agit du travail des deux comités de fonctionnaires et de ministres, maintenant quatre, qui s'occupent de divers aspects de la politique des transports dans les différentes régions du pays. Le premier de ces comités est le comité fédéral-provincial qui a été créé à la suite de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui s'est tenue à Calgary en 1973 et auxquels sont venus s'ajouter le comité des provinces de l'Atlantique et plus récemment celui de l'Ontario et celui du Québec.

M. Murta a soulevé le problème des anomalies dans l'échelle tarifaire du transport des marchandises qui comporte des différences prodigieuses entre les tarifs pour les longs parcours et ceux des courtes distances; le ministre a fait savoir qu'on est en train de rédiger un bill sur cet aspect particulier. Quel sera le rôle des comités fédéraux-provinciaux car, si je comprends bien, parmi les provinces de l'Ouest du Canada, une en particulier voudrait voir les anomalies se perpétuer et cela vient accentuer le fait que toute politique des transports doit tenir compte des problèmes régionaux qu'on pourrait discuter et même résoudre à l'échelle régionale.



[Texte]

I understand that the original objection that had been made at one stage by one of the western provinces in the context of that particular example has not been removed and progress in that respect can go forward. I think it would be useful for the Committee to have from the Minister an analysis or a synopsis of some of the issues that are being discussed and considered by the four federal-provincial committees that are at work across the country. I think they are an important part of the development of transport policy which very much involves the jurisdictions of the two and sometimes three levels of government. I do not know that this morning would be an appropriate opportunity, because I imagine that kind of information might take some preparation, but if it is available and if provinces are agreeable to the release of that kind of information, I think it might be useful to provide to Committee members at least a catalogue of the issues being considered by the various federal-provincial committees and, if possible, some statement of the progress that may or may not have been made in resolving some of the problems that might exist at regional levels. As I say, the long-haul/short-haul example was a useful illustration of where regional discussions led, I think, to the solution of a problem and some basic consensus or agreement among the provinces involved.

• 1230

That is the one area I would like to touch on, Mr. Chairman, and I will move on to the other and then ask the Minister, if he could, to respond to both. As I say, the second one is not directly related, but it is one that has been attracting a great deal of commentary and attention in the Provinces of Manitoba and Saskatchewan in the last several months. Much of the commentary has not been particularly informed, in fact, it has been grossly ill-informed on the matter of regional air services for the Prairie region, particularly that regional service linking the cities of Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton and Saskatoon. It seems to me that a great many of the aspects of that particular case have been very thoroughly distorted by some of the comments made at a provincial level, and I think it would be a very useful national service if the Minister had the opportunity in this Committee to set the record straight with regard to Prairie regional air services in that particular part of Canada.

**An hon. Member:** Who said what?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, the long-haul/short-haul question first perhaps. I have here something of a difficulty, not wanting to break the tradition of the federal-provincial meetings in trying to put forward positions which are really positions of one or other of the provincial governments. Indeed; we have instead tended to put forward our own positions. There is now, it happens, agreement once again among the four western provinces on the long-haul and short-haul rule which we want to introduce into the National Transportation Act. I think I can put it this way, however: for awhile, consideration was being given by us, because of the discussions, to writing an exception into the general long-haul/short-haul rule which would have been pleasing to some. It has now been agreed that that is not necessary, and the rule can stand in its flat way. So there was that change of view.

Regional air services were being developed for several communities in the Saskatchewan-Manitoba region as a demonstration project following some discussions, particu-

[Interprétation]

Si je comprends bien, une des objections de départ présentée par une province de l'Ouest a maintenant été retirée et on peut s'attendre que les choses évoluent maintenant. Je crois qu'il serait utile que le ministre nous donne une analyse et peut-être une synthèse des questions qui sont débattues par les quatre comités fédéraux-provinciaux. Je crois que ces comités ont un rôle important à jouer dans l'élaboration d'une politique des transports, alors que deux et parfois même trois niveaux de gouvernement ont leur mot à dire. Je ne sais pas si aujourd'hui est un moment bien choisi, d'autant plus que j'imagine que ces données devront être recherchées, mais si elles existent et si les provinces acceptent de les rendre publiques, je pense qu'il serait utile de fournir aux membres du Comité une liste des problèmes étudiés par les divers comités fédéraux-provinciaux et, si possible, que l'on nous dise quels progrès ont été faits dans la solution des problèmes qui existent au niveau régional. Comme je l'ai dit, l'exemple des transports longs-transports courts est une bonne illustration de la façon dont des entretiens régionaux peuvent conduire à la solution d'un problème et à la conclusion d'un accord entre les provinces concernées.

Voilà donc l'un des points que je voulais évoquer, monsieur le président, et je vais maintenant passer au suivant et demander ensuite au Ministre de répondre en même temps aux deux questions. La deuxième question est un peu à part, mais on en a beaucoup parlé au Manitoba et en Saskatchewan au cours des derniers mois. Tout ce qu'on a dit n'est d'ailleurs pas juste, en fait beaucoup de propos sont erronés, et notamment ceux qui concernent les services aériens régionaux entre les villes de Winnipeg, Brandon, Dauphin, Yorkton et Saskatoon. Il me semble que cette affaire a été grossièrement déformée par les propos tenus au niveau provincial et je pense qu'il serait très utile que le Ministre, au sein de ce Comité, apporte les précisions qui s'imposent au sujet des liaisons régionales aériennes dans cette partie du Canada.

**Une voix:** Qui a dit quoi?

**M. Lang:** Monsieur le président, je vais commencer d'abord par répondre à la première question. Je ne veux pas enfreindre la tradition des conférences fédérales-provinciales en divulguant les positions adoptées par l'une ou l'autre des provinces. Cependant, il se trouve que maintenant les quatre provinces de l'ouest sont de nouveau d'accord sur la règle des transports longs et courts que nous voulons introduire dans la Loi nationale sur les transports. Pendant un certain temps, nous avons envisagé de faire une exception à la règle générale des transports longs-transports courts qui auraient plu à certains. Il s'avère maintenant que ce n'est pas nécessaire et que la règle peut subsister telle quelle. Il y a donc eu cette évolution des opinions.

Des liaisons aériennes régionales ont été mises sur pied pour diverses localités de la Saskatchewan et du Manitoba à titre de projet-pilote à la suite de discussions entre le



[Text]

larly between Manitoba and this government, and some indication of willingness on our part to support the project in a major financial way. That had led in due course to the provinces' trying to put together a proposal for the flying of aircraft, particularly Saunders aircraft, on that route, and we had agreed in that connection to be the purchasers of the Saunders at a very generous price. When the particular applicant, SKYWEST from Manitoba, went before the CTC, they seemed to think their application was simply a routine thing and that the CTC would act in some rubber-stamping way. When there was opposition by interveners, and indeed a request for more information by the CTC, by the Air Transport Committee, the SKYWEST application was in effect immediately withdrawn and the SKYWEST operation was wound down. At that point I did not want to see the services lost to the communities, so I put together several proposals in succession to the Governments of Manitoba and Saskatchewan, which essentially were along the lines of the proposal involved in the regional air services envisaged by SKYWEST. It would have involved each of the provinces and the federal government putting in about the same amount of money as had been committed to the SKYWEST proposal, and we would then have tried to find a carrier which would fly the Saunders on the routes outlined. It became apparent that Saskatchewan was willing to come close to putting in as much money as they had planned; Manitoba was not willing to come anywhere near the amount they would have been committed to under the SKYWEST proposal.

me

• 1235

At that point it seemed to me that there was no particular way of discussing those proposals further. I am now looking at the question of how we can try to come up with a proposition that will allow for service to the communities, perhaps in a somewhat different form from that originally intended. I hope before very long to be in a position to make a statement that leads to some applications for providing service for those communities.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. We have one more questioner, Mr. Benjamin. If the Committee is agreeable, we can maybe hear Mr. Benjamin and then adjourn until the next meeting. Agreed?

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Harquail, on a point of order.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, with great respect for the Chair's ability and experience, and I am not familiar with previous agreements that might exist within the Committee, would it not seem more practical to alternate the questioners? This is in terms of a decision that might be taken by the Committee as a whole, the majority would rule, to say this is the way we are going to proceed. It is by way of clarification or a point of information as well from you, Mr. Chairman. We had four or five questioners this morning before you came to this side of the room. I am wondering what the policy is, what the Committee's position is, what your position is, and why we are proceeding in this way when we do not normally in other committees?

**The Chairman:** It is a democratic Committee, and those on both sides have available to them the opportunity to put names forward to the Chair, as far as questions are concerned. Often it is left until the last minutes of the meeting before they raise their hands to be on the list of questioners. It is up to the Committee members to put forward

[Interpretation]

Manitoba et nous-mêmes, avec une participation financière du gouvernement fédéral. Cela a conduit les provinces à mettre en service sur ces lignes des avions Saunders et nous avons accepté d'acheter ces avions à un prix très généreux. Lorsque le requérant intéressé, le *Skywest* du Manitoba, s'est présenté devant la Commission des transports, il pensait que c'était simplement là affaire de routine et que la Commission entérinerait le projet sans autre forme de procès. Lorsque des objections furent élevées par des intervenants et que le Comité des transports aériens de la CCT a demandé un complément d'information, *Skywest* a immédiatement retiré sa demande et réduit ses opérations. Ne voulant pas voir disparaître cette liaison aérienne, j'ai présenté successivement plusieurs propositions au gouvernement du Manitoba et de la Saskatchewan reprenant les grandes lignes du projet de *Skywest*. Selon ces propositions, chacune des provinces et le gouvernement fédéral auraient contribué le même montant qui avait été promis à *Skywest* et nous aurions cherché à trouver une compagnie qui aurait assuré ces liaisons avec des avions Saunders. Il est devenu clair par la suite que la Saskatchewan était prête à contribuer autant que ce qui avait été prévu mais que le Manitoba ne voulait pas contribuer un montant s'approchant tant soit peu de ce qui avait été promis à *Skywest*.

Parvenu à ce point, il m'a semblé qu'il n'était plus possible de poursuivre les négociations. Je cherche maintenant à formuler une proposition qui permettrait de maintenir cette liaison aérienne, sous une forme peut-être quelque peu différente de ce qui était prévu à l'origine. J'espère être très bientôt en mesure de faire une déclaration à cet effet qui suscitera des dépôts de demandes pour desservir ces localités.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Goodale. J'ai un dernier nom sur ma liste, celui de M. Benjamin. Si le Comité est d'accord, nous pouvons peut-être entendre M. Benjamin et ensuite lever la séance. Est-ce convenu?

**M. Harquail:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Harquail, sur un rappel au Règlement.

**M. Harquail:** Monsieur le président, sans vouloir vous offenser, et ne sachant pas ce qui avait été convenu, je me demande s'il ne serait pas plus pratique de faire une alternance des intervenants? Je ne sais pas si le Comité a décidé, dans sa majorité, de procéder de cette façon. Nous avons eu quatre ou cinq intervenants de l'autre côté de la table avant que des membres de notre côté l'obtiennent. Quelle est la procédure suivie au sein du Comité, quelle est votre position et pourquoi procédons-nous de façon différente des autres comités?

**Le président:** Ceci est un comité démocratique et ceux qui le veulent peuvent faire porter leur nom sur la liste des intervenants. Très souvent ils attendent à la dernière minute pour lever la main. Il appartient aux membres du Comité de se faire inscrire aussitôt que possible. Je l'ai déjà mentionné, tout le monde est au courant. Chaque

[Texte]

their names as early as possible. I have mentioned this before, they are aware of it. The opportunities are on both sides. If you want to speak or you want to ask questions, when you arrive at the Committee meeting all you have to do is to provide the Chair with your name and we will be happy to put you on the list.

Mr. Benjamin.

Mr. Harquail: Before you leave that, Mr. Chairman, ...

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: What you are telling me is that there is no rule of procedure within this Committee to the effect that no matter in what order you get your name on, it goes from here to the other party to this party? Is that what you are saying?

The Chairman: There is no rule of the Committee. The Chair is in the hands of the Committee, but I think it is grossly unfair for those who have come forth and put their names on the list to have, at the last minute, a member of another party come in, put his name on the list, and take priority. I do not think that is fair, but if the Committee decides that that is the way they want it, I am in their hands.

Mr. Benjamin.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, if I may ...

The Chairman: Dr. McIsaac, on the same point of order?

Mr. McIsaac: No, it is a different point of order, but in case some members scatter before my friend, Mr. Benjamin, is through ...

Mr. Goodale: I take it that this is on scattered grounds.

Mr. McIsaac: No, we are past time, but did I take it from your earlier comment on the slide show, which I presume deals specifically with the estimates for this coming year—I, for one, would like to see the figures and the breakdown that would be on that show, if we can get the telecommunications people working at the beginning of the next meeting.

The Chairman: I agree with you, Dr. McIsaac. I think the Chair, or the subcommittee, should have been aware of the slide presentation. We were not told. I think it could have been arranged, either at this meeting or a later meeting, to have this presentation. I think in the future the Chair or the steering committee should be made aware of any presentations, as we have been in the past. Unfortunately, the apparatus did not work this morning, but I think before our recess, or on our return from our Easter break, it would certainly be a good idea to see the presentation.

Mr. McIsaac: It seems pretty essential to have it quite early in the study. If it does show a breakdown of the estimates, we should consider it for the next meeting. That is my point.

Some hon. Members: Agreed.

[Interprétation]

parti à la possibilité de prendre la parole. Si vous voulez prendre la parole ou poser des questions, faites-le savoir à votre arrivée et je me ferai un plaisir de vous inscrire sur la liste.

Monsieur Benjamin.

M. Harquail: Avant d'en rester là, monsieur le président ...

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Êtes-vous en train de me dire qu'il n'y a pas de règle de procédure au sein de ce Comité à l'effet que, quel que soit l'ordre dans lequel on est inscrit, la parole passe alternativement d'un parti à l'autre? Est-ce là ce que vous dites?

Le président: Il n'y a pas de règle précise. Je m'en remets à la volonté du Comité mais je pense qu'il est injuste pour ceux qui ont fait porter leur nom sur la liste de voir à toute dernière minute un député d'un autre parti recevoir la priorité. Je ne pense pas que ce serait juste, mais si le Comité en décide ainsi, nous procéderons de cette façon.

Monsieur Benjamin.

M. McIsaac: Monsieur le président, si vous me permettez ...

Le président: Monsieur McIsaac, intervenez-vous sur le même rappel au Règlement?

M. McIsaac: Non, c'est une question différente, mais je tiens à en parler au cas où les membres se dispersent avant que mon collègue M. Benjamin n'ait fini.

M. Goodale: Vous vous dispersez vous-même.

M. McIsaac: Je sais que l'heure tourne, mais j'aimerais beaucoup connaître les chiffres détaillés concernant le budget de l'année à venir contenu dans la présentation qui devait nous être faite aujourd'hui. Est-ce qu'on décide que cette présentation aura lieu au début de la prochaine séance?

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur McIsaac. Je pense que l'on aurait dû informer la présidence ou le sous-comité de cette projection de diapositives. Nous n'étions pas au courant. On aurait pu prendre des dispositions pour faire cette projection soit aujourd'hui soit plus tard. Je pense que le président ou le comité directeur devraient être tenus informés à l'avenir de ce genre de chose, comme c'était le cas par le passé. Malheureusement, l'appareil n'a pas fonctionné ce matin mais je pense qu'avant l'ajournement, ou dès la reprise après Pâques, ce serait une bonne idée d'organiser la projection.

M. McIsaac: Je pense qu'il est indispensable de le faire rapidement. Si on doit nous donner le détail du budget, il faudrait le faire à la prochaine séance.

Des voix: D'accord.



[Text]

**The Chairman:** Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** I wonder Mr. Chairman—and I do this with Mr. Benjamin's permission—if the Committee would entertain a motion to have those two letters I quoted from as an appendix to today's *Minutes*, or the report of the Committee?

I thought, perhaps, in fairness to the Committee they would want to see the letters in their entirety so they would not appear to be quoted out of context.

**The Chairman:** Is that agreed?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am glad you saved the best until the last—that is not your fault.

• 1240

Mention is made several times in the Minister's statement, and in other items we have had, about energy conservation and use. I find it difficult to find the rationale in this desire for energy conservation and use with the most efficient mode of transportation in the use of energy, particularly petroleum products, the rail system, and yet at the same time, the federal government wants to go into a Western Canada highway strengthening program, which I would agree with in terms of the Yellowhead route, but all the other ones surely can do nothing more than increase an inefficient use of petroleum energy in the form of highway transportation. Why is there a priority on strengthening a highway system rather than a priority on strengthening the rail system? The Minister and everybody else is aware of the state of the rail system in all of Canada for that matter, let alone Western Canada, but why the emphasis head on on highways rather than rail just in the context of energy use, let alone all the other reasons there may be.

**Mr. Lang:** It is not a matter of putting one ahead of the other. There are a variety of considerations when you look at modes of carriage, energy is certainly one of them but the total cost, convenience and the complete voyage from start to finish has to be taken into account. There was a very marked increase in the use of the truck for carrying goods, particularly between points fairly close together in the Prairie region, and it was obviously incapable of performing a real competitive function against the rail because of some of the other conveniences notwithstanding the energy costs. For small lots as well, and so on, there are some real advantages. So we think the highway strengthening as well development of further rail facilities, which will be going on in the West, are not inconsistent.

**Mr. Benjamin:** The Highway strengthening program going on at present surely detracts from what I would think would be the desire of the government to maximize rail use. Naturally the truck became more competitive and more advantageous in many instances because the capacity of rail had been reached in certain instances, we needed double tracking or more traffic control system, and what not, and that capacity had been reached in some areas of the West. The quality of the rail plant, both equipment and trackage, was insufficient to handle greater and heavier volumes at higher speeds and yet money is going into strengthening highways which is surely much more illogical in terms of energy use, energy conservation, land use, pollution, safety, a number of features. Why can this not be reversed? An equivalent amount of money given to rail-

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Monsieur le président, et je dis cela avec l'autorisation de M. Benjamin, est-ce que le Comité accepterait une motion visant à annexer les deux lettres que j'ai citées au procès-verbal d'aujourd'hui ou au rapport du Comité?

Je pense qu'il serait bon de procéder ainsi afin que les lettres ne semblent pas avoir été citées hors contexte.

**Le président:** Est-ce convenu?

La motion est adoptée.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis heureux que vous ayez gardé le dernier morceau jusqu'à la fin, bien que ce ne soit pas de votre faute.

Le ministre a mentionné plusieurs fois dans son discours la conservation et la consommation de l'énergie. Je comprends mal comment le ministre peut concilier la nécessité de conserver et d'utiliser le plus rationnellement possible l'énergie, et surtout les produits pétroliers, et l'adoption d'un programme de construction routière dans l'Ouest du Canada. Je comprends que l'on veuille améliorer la liaison routière de Yellowhead, mais toutes les autres ne peuvent rien faire d'autre qu'accroître le gaspillage pétrolier. Pourquoi cherche-t-on à améliorer en priorité le réseau routier, avant le réseau ferroviaire? Tout le monde connaît le triste état de notre réseau ferroviaire partout au Canada, sans parler des provinces de l'Ouest, et j'aimerais savoir pourquoi on place l'accent sur le réseau routier plutôt que sur le réseau ferroviaire, surtout dans le contexte de la conservation de l'énergie.

**M. Lang:** Il ne s'agit pas de favoriser l'un plutôt que l'autre. Il y a toute une série de considérations à faire entrer en ligne de compte, dont l'une est certes l'énergie, mais dont les autres sont le coût total, la commodité et la longueur du trajet. On a vu une augmentation remarquée du camionnage dans le transport des marchandises, surtout entre des points relativement rapprochés dans la région des Prairies, et le camionnage se trouve incapable de concurrencer efficacement le rail pour diverses autres raisons dépendantes du coût énergétique. Il y a des avantages très réels à transporter par camion les marchandises en petites quantités. Nous pensons donc qu'il n'y a aucune contradiction à développer le réseau routier en même temps que le réseau ferroviaire.

**M. Benjamin:** Il me semble pourtant que le programme de construction routière va à l'encontre du désir du gouvernement de favoriser les transports ferroviaires. Certes, le camionnage est devenu plus avantageux dans de nombreux cas du fait que la capacité ferroviaire est insuffisante dans certains cas, où il aurait fallu doubler les voies ou mieux contrôler la circulation. La qualité des équipements, aussi bien du matériel roulant que des voies, était insuffisante pour accroître le volume et la vitesse des transports ferroviaires et pourtant c'est dans la construction routière que l'on engloutit les crédits, ce qui me paraît illogique du point de vue de la conservation de l'énergie, de l'utilisation des terres, de la pollution, de la sécurité et d'un certain nombre d'autres facteurs. Pourquoi ne pas renverser cette tendance? Il me semble qu'il aurait été plus logique d'ac-



[Texte]

roads to upgrade their plant and their equipment—I appreciate the hopper cars, but that is just a beginning—surely would have made more sense than the emphasis on highways over the past three or four years.

**Mr. Lang:** I am not quite sure, Mr. Chairman, where the honourable member would draw the line on his logic. He is next apt to criticize the provincial governments for not leaving potholes all over the road system. I know there is a direct connection between bad streets and the desire to use other locations and other modes. I remember once a city group's wanting to put cobblestones down in the centre area to discourage the automobiles from coming in there, which certainly has some logic to it. However, it was very much the view of the provinces that highway strengthening was a useful and important factor in their total transportation system. As I have indicated quite often, the advantages in not having to load and unload twice in moving between truck and rail and back to truck when trucks are needed at both ends of the journey, as will often be the case, may more than offset the other savings which are possible through energy and the associated things to which Mr. Benjamin referred.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we do not have time to debate that matter. May I move to another one? I just was wondering about the priorities of the government, if the rail upgrading was as equal to the highway one, we would have had something happening by now on the rail thing.

On the matter of the rail passenger service, is the government committed—I am reading the Minister's announcements on January 29 and statements prior to and since and, in particular, the directive to the Canadian Transport Commission. Is the one transcontinental passenger train that is going to be the policy—there will be alternatives as to how that one transcontinental passenger train is used. What I am asking is, in terms of the policy statement of the Minister and the directive to CTC, will it in fact be a waste of the time of organizations and communities and individuals to appear before the CTC and make presentations demanding not only the retention but the improvement of two transcontinental trains? Is that just a waste of their time and effort? Will it be beyond the terms of reference of the CTC? Or is the government prepared to listen to, and the CTC feel free to make, recommendations on the maintenance and the improvement of two transcontinental passenger trains?

• 1245

**Mr. Lang:** It is not absolutely foreclosed, particularly if the presentations are based on alternative sets of facts or arguments in relation to the likely demand for the service. I think it is fair to say that on the basis of the facts and presumptions which are the best we could assemble, it will be difficult to see any justification for the extra expense of maintaining two transcontinentals as such in continuous run, as distinct from one with a variety of city links. But certainly, if someone has a different version of facts or likely demand then we have, there may be some different arguments to be built upon that.

**Mr. Benjamin:** Does the Minister feel that his directive and terms of reference for the CTC in this matter are wide enough that the CTC can feel free, should they conclude from the evidence and public demand that may come

[Interprétation]

corder aux chemins de fer l'argent consacré aux routes, afin d'améliorer les équipements. J'apprécie les wagons-trémie mais ce n'est là qu'un début.

**M. Lang:** Je ne sais pas à quel moment il faut tirer un trait sur un tel raisonnement, monsieur le président. Le député est capable de critiquer bientôt les gouvernements provinciaux de ne pas laisser subsister les nids de poules sur les routes. Je sais qu'il y a un lien direct entre le mauvais état des routes et le désir d'utiliser d'autres modes de transport. Je me souviens qu'une fois un groupe de citoyens voulaient placer des pavés dans le centre-ville pour décourager les automobilistes, ce qui relève d'une certaine logique. Cependant, les provinces estiment que l'amélioration du réseau routier est un élément important du système de transports global. Comme je l'ai dit souvent, les avantages qu'il y a à ne pas devoir charger et décharger deux fois des camions, lorsque le début et la fin du trajet doivent être effectués par camion comme c'est souvent le cas avec le rail, peuvent plus que compenser les autres avantages que présentent les transports ferroviaires et que mentionne M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous n'avons pas le temps d'ouvrir un débat sur cette question. Puis-je passer à autre chose? Je me demandais simplement si le gouvernement accordait autant d'attention à l'amélioration du réseau ferroviaire qu'à celle du réseau routier, la situation d'ensemble ne serait pas meilleure.

En ce qui concerne le service ferroviaire de passagers, est-ce que le gouvernement s'est engagé .... Je fais ici allusion à l'annonce du ministre faite le 29 janvier et à des déclarations faites depuis, et notamment à la directive donnée à la Commission canadienne des transports. Est-ce que le service de passagers transcontinental qui sera .... Quelle autre alternative existe-t-il? J'aimerais savoir si, étant donné la politique du ministère et les directives données à la Commission canadienne des transports, des associations qui témoigneront devant les membres de la Commission canadienne des Transports et feront des démarches pour que non seulement on maintienne mais qu'on améliore le service transcontinental, perdront leur temps? Est-ce que ce sera une perte de temps et d'énergie? Est-ce que le mandat de la Commission canadienne des transports est déjà arrêté? Le gouvernement est-il prêt à les écouter et la Commission canadienne des transports est-elle libre de recommander que l'on maintienne et que l'on améliore les 2 trains transcontinentaux du service de passagers?

**M. Lang:** Cela n'est pas exclu surtout si les démarches se fondent sur les solutions déjà présentées et sur la demande prévue. On peut dire d'après les faits et d'après ce que l'on suppose, qu'au meilleur de notre connaissance il serait difficile de justifier des dépenses supplémentaires pour maintenir 2 trains transcontinentaux avec parcours continu plutôt que de relier entre elles les diverses villes. Mais si quelqu'un nous expose les faits différemment et a une autre opinion de ce que sera la demande, on pourra alors faire valoir un point de vue différent.

**M. Benjamin:** Est-ce que le ministre a l'impression que le mandat et les consignes donnés à la Commission canadienne des transports lui permettent de demeurer libre de faire les recommandations qu'elle entend à la suite des



[Text]

before them, to recommend to the government? Or is that foreclosed?

**Mr. Lang:** No, If they are convinced by different facts than we were working with, that might be open. But as I say, it is that fundamental: the conclusions from the facts we have certainly lean in the direction of a single across-the-continent service.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the Minister has spoken a number of times about the rail passenger subsidies and the volume of money being spent on a passenger service that is under-used. There are very few passengers in many instances. Has the Minister looked at it from the other way? Make a 180-degree turn: who is going to ride a passenger train that takes 11 hours to go 190 miles? There is a subsidy in that 9 to 11 hours, say from Halifax to Moncton. Who is going to get on a passenger train under those kinds of circumstances? Obviously the subsidy then is misused or wasteful. What about the other way around? If that money was going into an improved high-speed passenger service to cut that time by half or by two-thirds, would it not be a more positive way in which to subsidize that mode of transportation, rather than saying that nobody is riding the train. Nobody wants to ride it, because it is not fit to ride or because of the scheduling and the length of time taken to travel. Nobody is going to get on it; there is no desire nor incentive for people to get on it.

That has been the emphasis the Minister has put on his protests about the amount of subsidy for rail passenger service. Why not make a 180-degree turn from the other way?

**Mr. Lang:** We are in part and in places going to be making exactly that 180-degree turn. We are going to be finding situations where it makes sense to invest the capital in improvements of roadbed and grade separations, and in new equipment, which will offer good and attractive train service—as good as we think we can properly afford. We will then see what the reaction is, in terms of passengers.

It would be unreasonable to use as a test the major construction of a total new fast-rail system across this country, at the cost of probably \$20 billion, to determine what people's views would be and how close to recovering costs we would be. We have to make some assumptions about what the demand would be and we have to look right down beside the rail line and where it might cost a billion dollars to bring that closely at what alternatives are available—when, for instance, a good bus service now runs rail line up to a standard where it could tolerate a faster train by a factor of two.

**Mr. Benjamin:** I am sure the Minister is not suggesting that people would prefer to ride a bus between, say, Regina and Winnipeg in competition with a 120- to 150-mile-an-hour LRC.

**Mr. Lang:** No. I am really suggesting that if they had the money, that if they saw the money that was involved in putting a 120-mile-an-hour LRC between Winnipeg and Regina, they might prefer some other use for that money.

• 1250

**Mr. Benjamin:** Since all modes of transportation are subsidized anyway, including buses, is the Minister still not biased to the jet and the automobile? There may be a country that does not say railroads are the centre and the core of transportation, that all other modes are ancillary to

[Interpretation]

témoignages qu'elle aura reçus et de la demande qui lui sera parvenue du public? Est-ce que cette possibilité est complètement exclue?

**M. Lang:** Pas du tout. Si les faits parviennent à les convaincre, ils sont libres de faire n'importe quelle recommandation. Mais je répéterai ceci qui est fondamental: les conclusions qu'on a pu tirer de fait nous poussent à opter pour un seul service transcontinental.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre a parlé à plusieurs reprises de subventions au service de passagers et du montant dépensé pour des circuits sous utilisés. Il y a plusieurs cas où les passagers sont peu nombreux. Le ministre a-t-il cependant considéré l'envers de la médaille? A-t-il pensé à ces trains qui mettent 11 heures pour parcourir 190 milles? On subventionne par exemple le parcours de Halifax à Moncton qui dure de 9 à 11 heures. Qui va voyager par train dans ces conditions? De toute évidence, ici la subvention est pur gaspillage. Pourquoi ne pas considérer la question sous un autre angle? Si cet argent était dépensé pour un service de passagers rapide et amélioré qui permettrait de réduire de moitié ou du tiers la durée du voyage, ne serait-ce pas là une meilleure façon de subventionner ce mode de transport plutôt que de conclure automatiquement que personne n'utilise le train. Personne ne veut utiliser le train dans ces conditions car à la fois l'horaire et la durée les décourage.

Le ministre a souligné le montant des subventions versées au service-voyageur. Pourquoi alors ne pas renverser la vapeur?

**M. Lang:** C'est ce que nous ferons précisément dans certaines régions. Nous allons déterminer quelles sont les situations où il vaut la peine d'investir des capitaux pour améliorer les plate-formes et les pentes et pour acheter du nouveau matériel qui permettraient d'offrir un bon service compte tenu de nos moyens. Nous verrons alors quelle sera la réaction des voyageurs.

Il ne serait pas logique de mettre à l'essai un service rapide d'un bout à l'autre du pays qui coûterait environ \$20 milliards pour voir tout simplement comment réagit la population et s'il est possible de recouvrer les coûts. Il nous faut poser certaines hypothèses quant à la demande et ne pas exclure les autres moyens de transport comme les services d'autobus qui parfois roulent côte à côte avec le chemin de fer, et il ne faudrait pas dépenser des milliards de dollars pour améliorer un circuit alors qu'il suffirait d'un ou deux éléments pour en faire un train plus acceptable.

**M. Benjamin:** Je suis sûr que le ministre ne veut pas dire ici qu'il préférerait emprunter l'autobus entre Regina et Winnipeg au lieu d'un train LRC qui voyagerait à 120 ou à 150 milles à l'heure?

**M. Lang:** Non, je veux tout simplement dire que si l'on connaissait le montant en cause pour l'installation d'un LRC entre Winnipeg et Regina, on préférerait peut-être qu'il soit dépensé autrement.

**M. Benjamin:** Puisqu'on subventionne tous les moyens de transport, y compris les autobus, le ministre n'entretient-il pas des préjugés en faveur des avions à réaction et de l'automobile? Nommez-moi un pays où les chemins de fer ne soient pas le principal moyen de transport alors que

[Texte]

and complement the rail transportation system, but that is not the case in Canada.

**Mr. Lang:** There are no countries quite like ours in terms of the size of the country with a small population and, therefore, quite a difference in the possible load factor for the rail mode. In fact, our figures indicate a higher proportion of subsidy for rail than for any other mode at present—even over air. Indeed our figures, based on the 1973 costs, showed a zero subsidy for buses—as I said to the honourable member time and time again, and obviously without its making any impact.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. We can pursue this on Thursday, April 8, at 3.30 o'clock.

I would like to thank the Minister, the Deputy Minister and the officials who appeared before us this morning.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

tous les autres moyens sont secondaires et viennent le compléter. Ce n'est pas notre cas au Canada.

**M. Lang:** Aucun autre pays n'est comparable au nôtre quant à sa taille et à sa faible population et donc quant à la charge que peuvent assumer les chemins de fer. Nos chiffres indiquent que nous versons plus de subventions aux chemins de fer qu'à tout autre moyen de transport, y compris aux lignes aériennes. D'après les coûts de 1973, les chiffres indiquent que les autobus n'ont pas reçu de subventions et je n'ai fait que vous le répéter tant et tant sans résultat vraisemblablement.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Nous pourrions reprendre cette discussion jeudi 8 avril à 15 h 30.

Je remercie le ministre, le sous-ministre et les fonctionnaires ici présents d'être venus témoigner ce matin.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.



## APPENDIX "J"

March 5, 1976

Dear Mr. McGrath:

I fly for Air Canada as a pilot and wish to relate an experience of mine that may help your campaign in St. John's West.

On March 12, 1975 at about 6:10 in the morning while descending into St. John's enroute from Halifax, we received a May Day call from an aircraft identifying himself as 189 UM.

189 UM informed us that he was a DC-3 with one engine out about 150 miles due east of St. John's. He reported that he was unable to maintain his altitude.

We relayed this information to St. John's who contacted Search and Rescue. We advised 189 UM that we were landing at St. John's and that we would probably lose radio contact as we descended, but that Search and Rescue had been notified. We lost contact with 189 UM just before landing.

After we landed we learned that it would take several hours to bring a Search and Rescue aircraft to St. John's. By that time 189 UM would either be safe on the ground or ditched at sea. It just so happened that there was a U.S. military C-130 Hercules at St. John's during the night. The crew was contacted and they were airborne in short order. The C-130 located 189 UM and I was relieved to first see him as a speck in the sky and later to cross the shoreline and land safely. During this emergency I never left the radio receiver. It isn't the first time that I detected fear in a man's voice and the suspense lasted for nearly two hours. During that time I was depressed, frustrated and angry at my own country's inadequacy to provide protection for an important airport, seaport, and thousands of overflying airliners.

The deepest cut came from seeing an American military aircraft going to the rescue from a strategic Canadian location where no Canadian protection exists.

I think it is time to be realistic and for Canadians to expect and receive Search and Rescue services from our military where required.

(Signed)

A. R. Hauff  
38 Shirley St.  
Orangeville  
Ontario  
L9W 2T4

## APPENDICE «J»

5 mars 1976

Monsieur,

Je suis pilote pour Air Canada et j'aimerais vous faire part d'une de mes expériences qui pourrait être utile à votre campagne dans Saint-Jean ouest.

Le 12 mars 1975, à environ 6 h 10, alors que j'effectuais un vol d'Halifax à Saint-Jean, nous avons reçu un appel de détresse d'un avion s'identifiant comme le 189 UM.

Le 189 UM nous informa qu'il était un DC-3 et qu'un de ses moteurs avait cessé de fonctionner à environ 150 milles à l'est de Saint-Jean. Il dit qu'il était incapable de maintenir son altitude.

Nous avons transmis cette information à Saint-Jean qui a communiqué avec l'équipe de recherche et de sauvetage. Nous avons informé le 189 UM que nous atterrissions à Saint-Jean et que nous perdriions probablement le contact-radio lors de la descente mais qu'une équipe de recherche et de sauvetage allait venir l'aider. Nous avons perdu le contact avec le 189 UM juste avant l'atterrissage.

Après avoir atterri, nous avons appris qu'il faudrait plusieurs heures avant qu'un avion de recherche et de sauvetage n'arrive à Saint-Jean. A ce moment-là, le 189 UM serait soit en sécurité au sol ou aurait plongé dans la mer. Par hasard, un avion militaire américain Hercules C-130 avait atterri à Saint-Jean au cours de la nuit. On a communiqué avec l'équipage et peu de temps après, l'avion avait décollé. Le C-130 a localisé le 189 UM et je fus soulagé d'apercevoir d'abord un petit point dans le ciel et de le voir traverser ensuite la côte et atterrir en sécurité. Au cours de cette urgence, je n'ai jamais quitté le récepteur-radio. Ce n'est pas la première fois que je reconnaissais la peur dans la voix d'un homme et l'angoisse a duré environ deux heures. Pendant ces deux heures, j'étais déprimé, découragé et fâché contre l'inefficacité de mon propre pays à assurer la protection d'un aéroport important, d'un port de mer et de milliers de grands avions de transport qui les survolent.

Ce qui m'a le plus choqué c'était de voir un avion militaire américain aller porter secours d'un lieu stratégique canadien où aucune protection canadienne n'existe.

Je crois qu'il est temps d'être réaliste et d'assurer que les Canadiens reçoivent des services de recherche et de sauvetage de nos forces armées lorsque cela est nécessaire.

(Signature)

A. R. Hauff  
38, rue Shirley  
Orangeville  
(Ontario)  
L9W 2T4

23 Parsons Road  
St. John's, Nfld.

23 Parsons Road  
Saint-Jean (Terre-Neuve)

Mr. James A. McGrath, MP.  
Ottawa

Monsieur James A. McGrath, député  
Ottawa

Dear Jim.

Monsieur,

This morning I became aware of your efforts to have a search and rescue station based in Nfld. First of all congratulations for a start in the right direction. I hope all Nfld. Members will put politics one side and give you their support and cooperation to make right a blatant error on the part of whoever is responsible for the Safety of Life at Sea on Canada's East Coast.

J'ai appris ce matin que vous tentiez d'établir une station de recherche et de sauvetage à Terre-Neuve. Je veux d'abord vous féliciter de ce pas vers l'avant. J'espère que tous les députés de Terre-Neuve mettront de côté la politique et vous apporteront leur appui et leur collaboration pour corriger une grave erreur commise par la personne chargée de la sauvegarde de la vie humaine en mer sur la côte est du Canada.

I am enclosing a copy of letter to the Marine Supt. Canadian National Railways after being involved in Search and Rescue that ended in disaster on the coast of Nova Scotia. I was at that time an employee of CNR. as Master and was involved in several missions some of which were successful. But on each occasion as the letter indicates the frustrations of the system that has been allowed to continue for years is being much too complacent, when every year tragedy and disaster dictates that action should be taken.

Vous trouverez ci-joint copie d'une lettre envoyée au surintendant de la Marine du Canadien National après avoir participé à une opération de recherche et de sauvetage qui s'est terminée en désastre sur la côte de la Nouvelle-Écosse. J'étais à ce moment-là capitaine au Canadien National et j'ai participé à plusieurs missions dont certaines ont été réussies. Mais à chaque fois, comme la lettre l'indique, on a fermé les yeux avec complaisance sur les failles par trop évidentes du système, alors que chaque année les tragédies et les désastres qui en ont résulté démontraient clairement qu'il était nécessaires de prendre des mesures à cet égard.

I am now employed by Atlantic Pilotage Authority, as a Marine Pilot based in St. John's, and I must explain that I am acting only as a concerned citizen. This is your authority to use either of these letters and my name in any way you think it will help. If you feel I can be of any further assistance you can contact me at the address above or Telephone 726-4227.

Je suis maintenant employé par l'Atlantic Pilotage Authority, en tant que pilote à Saint-Jean et je dois expliquer que je n'agis qu'en seule qualité de citoyen intéressé. Il vous appartient d'utiliser ces lettres et mon nom de la manière qui vous semblera la plus utile. Si vous croyez que je puis encore vous aider, vous pouvez communiquer avec moi à l'adresse susmentionnée ou au numéro de téléphone 726-4227.

Wishing you well in all your efforts and continued good health.

J'espère que vos efforts seront couronnés de succès et je vous envoie tous mes vœux de bonne santé. Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

James W. Mackey.

James W. Mackey.

Capt M M Fudge  
Marine Supt  
C N Railways  
St John's Nfld.

Capitaine M. M. Fudge  
Surintendant du transport maritime  
Canadian National  
Saint-Jean (Terre-Neuve)

While on voyage from North Sydney to Port Aux Basques on Nov. 30th, 1969, a distress call was received via V.C.C. Sydney at 1055 hrs, stating that the MV Thomas Hodder was sinking and requesting assistance, giving his position as 10 to 15 miles east of Sydney.

Alors que je me rendais de North Sydney à Port aux Basques le 30 novembre 1969, un appel de détresse a été reçu par le V.C.C. de Sydney à 10 h 55, signalant que le MV Thomas Hodder coulait et demandait de l'aide, et indiquant qu'il se trouvait à 10 ou 15 milles à l'est de Sydney.

Our position at that time was 10 miles S E of Cape Smokey, we altered course and proceeded with all available speed to position given, and arrived there aprox. 12 o'clock noon NST.

Nous nous trouvions à ce moment-là à 10 milles au sud-est de Cap Smokey. Nous avons changé notre trajet et avec toute la vitesse possible nous nous sommes dirigés vers la position indiquée, où nous sommes arrivés à environ 12 heures HLT.



On arrival at a position 12 mile E (mag) of Flat Pt. we were appointed Command Ship of search by R.C.C. Halifax, we set up a search pattern covering an area from 25 miles N.E. (mag) of Flat Pt. to Flint Island, taking advantage of ships in the area, being joined later by the Ambrose Shea and Patrick Morris.

After about 3 hrs searching this area it became obvious that the vessel was not in this location, this was confirmed later when wreckage was spotted by an aircraft, 12 miles S E (mag) from Scatarie Island. We started for this position approx. 3 hrs steaming time, arriving there at 1930 hrs N.S.T. and continued searching until midnight, when it was called off by R.C.C. Halifax.

In conclusion I must say that our search and rescue leaves an awful lot to be desired. It took close to three hours to get a search aircraft in the area. I must say though that it did a good job once it did arrive, I know this vessel was a long distance from where it was supposed to be, but when you realize it was at noon on a clear day, help should have been available hours before it was. For me and I'm sure for others who took part in the search it was a very frustrating and upsetting experience. I think five people paid with their lives to demonstrate how inefficient our search and rescue is.

By this I don't include the personell in this branch but the setup, for instance I don't think Charlottetown P.E.I. is a very good location from which to search the North Atlantic.

I think this whole setup, should be looked into by all interested in Safety of Life at Sea.

Master  
MV Frederick Carter.

À notre arrivée à 12 milles à l'est (mag) de Flat Point, le Centre de coordination du sauvetage d'Halifax nous a signalé que notre bateau prendrait le commandement des opérations de recherche. Nous avons établi un plan de recherches, couvrant une région de 25 milles au nord-est (mag) de Flat Point jusqu'à Flint Island, profitant aussi des bateaux se trouvant dans cette région. Nous avons été rejoint plus tard par l'Ambrose Shea et le Patrick Morris.

Après 3 heures de recherches dans cette région, il était évident que le vaisseau n'était pas. Nous en avons eu confirmation plus tard lorsque le naufrage a été repéré par un avion à 12 milles au sud-est (mag) de l'île Scatarie. Nous nous sommes alors dirigés vers cette position et trois heures plus tard, soit à 19 h 30 HLT, nous sommes arrivés sur les lieux et avons continué à chercher jusqu'à minuit, heure à laquelle le Centre de coordination du sauvetage d'Halifax nous donna le signal d'abandonner les recherches.

En conclusion, je dois dire que notre système de recherches et de sauvetage laisse beaucoup à désirer. Il a fallu presque trois heures avant qu'un avion de recherche atteigne la région. Je dois cependant souligner qu'il a fait du bon travail après y être arrivé. Je sais que ce vaisseau était très loin de l'endroit où il était censé être, mais lorsqu'on se rend compte qu'il était midi en une journée ensoleillée, il est évident que l'aide aurait dû arriver beaucoup plus tôt. A mon avis, et je suis persuadé que les autres qui ont participé à cette recherche le partagent, cette expérience a été très décourageante et bouleversante. En somme, cinq personnes ont perdu la vie pour démontrer comment notre système de recherche et de sauvetage était inefficace.

Par là, je ne veux pas dire le personnel de cette direction mais tout le système en général et, par exemple, je ne crois pas que Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) soit un endroit très approprié comme point de départ des recherches dans l'Atlantique nord.

Je crois que tout ce système devrait faire l'objet d'études de la part de toute personne intéressée à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Capitaine  
MV Frederick Carter.

CA 186 21  
-772

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Thursday, April 8, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le jeudi 8 avril 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1976-1977 sous la  
rubrique TRANSPORTS.

APPEARING:

The Hon. Otto Lang,  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'hon. Otto Lang,  
Ministre des Transports.



First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collett

Messrs.

Cadieu	Fortin
Condon	Goodale
Douglas (Bruce-Grey)	Harquail
Fleming	Hnatyshyn
Forrestall	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collett

Messieurs

Holt (Mrs.)	McGrath
Loiselle (Saint-Henri)	McIsaac
Lumley	Murta
Marshall	Rodriguez
	Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, April 7, 1976:

Mr. Fleming replaced Mr. Caccia

On Thursday, April 8, 1976:

Mr. Whittaker replaced Mr. Horner  
Mr. Marshall replaced Mr. Mazankowski  
Mr. Rodriguez replaced Mr. Benjamin

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 7 avril 1976:

M. Fleming remplace M. Caccia

Le jeudi 8 avril 1976:

M. Whittaker remplace M. Horner  
M. Marshall remplace M. Mazankowski  
M. Rodriguez remplace M. Benjamin

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 8, 1976  
(51)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Fleming, Forrestall, Harquail, Hnatyshyn, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, McGrath, McIsaac, Murta, Rodriguez and Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Dinsdale, Loiselle (*Chambly*) and McRae.

*Appearing:* The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977 (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Committee resumed consideration of Vote 1 under Transport.

The Minister answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 AVRIL 1976  
(51)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. John Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Fleming, Forrestall, Harquail, Hnatyshyn, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Marshall, McGrath, McIsaac, Murta, Rodriguez et Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Dinsdale, Loiselle (*Chambly*), et McRae.

*Comparaît:* L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur le Budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (*Voir procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le Comité poursuit l'étude du crédit 1 sous la rubrique Transports.

Le ministre répond aux questions.

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 8, 1976

• 1539

[Text]

**The Chairman:** Order, please. This afternoon we will continue consideration of the main estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. We will continue by calling Vote 1, operating expenditures, and discussion will continue under this vote.

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

Department—Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures—\$45,407,000

**The Chairman:** I have Mr. Hnatyshyn.**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman.**The Chairman:** It worked.**Mr. Hnatyshyn:** Yes, that is right. We have made up. I have it.

Well, Mr. Chairman, that is it. I want to thank you for your courtesy towards me in allowing me to start off today—and pronouncing my name right. It is very much appreciated. I have always been a great fan of yours and of the Minister as well.

**The Chairman:** I studied that all week.

**Mr. Hnatyshyn:** I wanted to refer to the recent announcement by the Minister covering rail passenger service and remind the Minister that during the course of the last election we had some pretty substantial pronouncements by the Prime Minister on proposed changes in transportation policy in Canada. I think it is fair to say that the announcement made by the Minister is a very substantial departure from the commitments made by the Prime Minister at the time of the last election. It almost equalled the reversal of form, Mr. Chairman, that we experienced in the controls program and this particular government's record on that being a complete flip-flop from what was promised.

It causes people in my area quite substantial concern. I am sure the Minister appreciates that, since he is in the adjoining constituency. People in Saskatoon and Saskatoon-Biggar, people in Western Canada in general, are very concerned indeed about the prospects for the elimination of transcontinental service between Winnipeg and Saskatoon and Edmonton.

We recall that the Prime Minister said at the time of the last election, a pronouncement which I think was accepted with some hope and some optimism, that the policy he was putting forward at that time would be to supplement existing rail-passenger service in Canada. We now find the Minister making his announcement indicating that there is going to be a reduction in transcontinental service, as far as Western Canada is concerned, basically to one line with a series of so-called feeder lines.

This, of course, is causing a great deal of concern. People will be dislocated. They will lose their jobs. The facilities will be gone from these areas and a very important traditional service will be lost, indeed, a service that I think is one in which there is some very good potential.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 avril 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Cet après-midi nous continuons notre étude du budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Le crédit 1<sup>er</sup> a déjà été mis en délibération et nous pouvons poursuivre la discussion.

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1<sup>er</sup>—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$45,407,000**Le président:** Je donne la parole à M. Hnatyshyn.**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président.**Le président:** Je l'ai bien dit.**M. Hnatyshyn:** Oui, je l'ai remarqué.

Je vous remercie, monsieur le président, de votre gentillesse en me donnant la parole pour commencer et aussi d'avoir bien prononcé mon nom. Je l'apprécie beaucoup. J'ai toujours été votre fervent admirateur tout comme du ministre également.

**Le président:** Je me suis exercé toute la semaine.

**M. Hnatyshyn:** J'aimerais revenir sur la récente déclaration du ministre sur le service ferroviaire passagers pour lui rappeler qu'au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre avait promis des changements très importants dans la politique des transports au Canada. Étant donné l'engagement pris par le premier ministre à cette époque, j'estime qu'on peut dire que l'initiative du ministre constitue une véritable volte-face. En fait, elle peut se comparer au revirement du gouvernement dans le domaine des restrictions anti-inflationnistes où l'orientation a été transformée du jour au lendemain.

Les habitants de ma circonscription sont très préoccupés par cette nouvelle attitude. En tant que député de la circonscription contiguë, je suis sûr que le ministre apprécie cette réaction. La population de Saskatoon et de Saskatoon-Biggar, la population de l'ouest du Canada en général est très inquiète devant la perspective d'une élimination du service transcontinental entre Winnipeg, Saskatoon et Edmonton.

On se souvient que le premier ministre, avant les dernières élections, avait encouragé certains espoirs et un certain optimisme en déclarant que sa politique avait pour but de fournir un service ferroviaire plus complet aux Canadiens. Maintenant le ministre nous informe qu'il y aura réduction du service transcontinental dans l'ouest du Canada à une ligne principale avec une série de lignes secondaires.

Voilà un sujet de préoccupation pour beaucoup de gens. Des personnes seront obligées de déménager et certaines perdront leurs emplois. Les installations seront éliminées dans certaines régions et un service ferroviaire qui a beaucoup d'utilité sera complètement abandonné.



## [Texte]

Mr. Chairman, the record of the railways in transcontinental service has been a very interesting one. It has been pointed out that the time in which the transcontinental train now takes to cross Canada is about 86 hours, with all the extended stops that have been introduced in the past few years. This corresponds to what the time was in 1946 or 1947 when there were steam engines and other older equipment.

Mr. Chairman, instead of trying to remove the transcontinental service we should be trying, especially through the CNR which is a Crown corporation of the government, to improve the service. This would justify the retention and possible expansion of transcontinental service across Western Canada.

Now I know that the policy announced by the Minister indicates that there will be some substantial moneys invested in rail-passenger service. I am the last one to draw conclusions out of where the money is going to be spent, but the money is going to be spent, quite frankly, between the Quebec and the Quebec-Windsor corridor. It is just a mere coincidence that 108 out of the 140-odd seats of the government in that particular area come from that corridor. Mr. Chairman, I hope that is not the basis of any new transportation policy, that the money is going to be placed where supporters of the government live and in their particular constituencies.

• 1545

I think we in western Canada had a very good tradition as far as the railways are concerned. It has been very important to the development of western Canada. With the fuel situation being as it is, I think it is going to be more important that we maintain this kind of system and have it available to people in all parts of Canada, and not try to go into an irreversible situation where it is going to be difficult if not impossible without a very substantial amount of money having to be spent to restore this kind of rail passenger service. I would like the Minister to consider, in his policy considerations and policy directives, taking another tack, with the rail passenger policy in our country, with the idea of increasing patronage, with the idea of having the railways do a serious change in their scheduling so that there is convenient scheduling as far as rail passenger service is concerned.

The "Canadian," for example, apparently arrives in Regina at three o'clock in the morning. There is no way that anyone who wants to get anywhere between two points is going to get up in the middle of the morning to get on a passenger train. It is quite possible with the tracks we have now, with the equipment we have now, to have daylight service across from Winnipeg to Edmonton. We could have scheduling, and give the passenger trains the priority they had in former years as opposed to the situation now where the passenger trains apparently do not have a priority. A lot of freight trains do take priority in certain circumstances. They are shunted off to sidings and it is a very inconvenient mode of travel. I think for a reasonable expenditure of money in relative terms we could upgrade the equipment and make it a very reasonable alternative to other modes of travel.

The problem that really bothers me is the responsibility that the government has to its Crown corporation, Mr. Chairman, with respect to providing reasonable transportation to all parts of Canada, and to be sure that they do not take out rail service unless they are in a position to

## [Interprétation]

Monsieur le président, il est intéressant de noter que les trains transcontinentaux mettent maintenant environ 86 heures pour traverser le Canada, étant donné tous les arrêts prolongés qui se font depuis quelques années. Ceci correspond au nombre d'heures nécessaires aux vieux trains à vapeur pour traverser le Canada en 1946 ou 1947.

Monsieur le président, au lieu de vouloir supprimer le service continental, nous devrions essayer, surtout par le biais du CN qui est une société de la Couronne, d'améliorer ce service. Une amélioration permettrait la conservation et l'expansion éventuelle d'un service transcontinental dans l'ouest canadien.

Je sais que le ministre a annoncé que des crédits importants seront consacrés au service ferroviaire pour passagers. Il n'est pas difficile de deviner où cet argent sera dépensé. À l'évidence, le corridor Québec-Windsor en sera le bénéficiaire principal et c'est une simple coïncidence que 108 sur les 140 sièges du gouvernement se trouvent dans cette région. J'espère quand même que la nouvelle politique des transports ne sera pas basée sur des considérations politiques de ce genre.

Les chemins de fer ont toujours joué un rôle important dans l'expansion économique de l'ouest du Canada. Étant donné la hausse du prix du combustible, je crois qu'il deviendra de plus en plus important de maintenir ce système ferroviaire partout au Canada et d'empêcher une détérioration irréversible qui ne permettrait pas une restauration du service passager sans y consacrer des sommes fabuleuses. J'aimerais que la politique des transports élaborée par le Ministre accorde plus d'importance aux horaires des chemins de fer afin de faciliter les voyages pour les passagers et augmenter ainsi le nombre d'utilisateurs de ce service.

À titre d'exemple, le «Canadien» arrive à Regina à trois heures du matin. Il est évident que peu de gens songe à commencer leur voyage à une heure aussi impossible. Il est possible avec nos voies et notre équipement de prévoir une correspondance entre Winnipeg et Edmonton pendant la journée. Avec l'établissement de nouveaux horaires, les trains de passagers pourraient jouir de nouveau de la priorité qu'ils avaient autrefois. Maintenant, c'est le transport des marchandises qui semble prioritaire et les trains de passagers doivent attendre. Des dépenses raisonnables nous permettraient d'améliorer notre équipement et de transformer les chemins de fer en mode de transport concurrentiel.

Ce qui m'inquiète surtout, c'est l'attitude du gouvernement et la société de la Couronne intéressée, qui a la responsabilité de fournir un service raisonnable à toutes les régions du Canada et de s'assurer, avant d'éliminer le service ferroviaire, qu'il existe un autre mode de transport



[Text]

assure people in all parts of Canada that there is some reasonably priced alternative for public transportation. It does not affect, Mr. Chairman, the more affluent people but it certainly has affected a very substantial number of people in our country who have limited income.

I think we have a duty in government to try to encourage the kind of public transportation that is accessible, that is reasonable, that is efficient and convenient. I make that representation with some very great sincerity to the Minister and I hope that he will not preside over the disintegration of transcontinental service particularly, as I say, through from Winnipeg to Edmonton and to the West Coast. I understand we could use the same routes, for example, between Montreal and Sudbury. You can possibly do the same from Kamloops to Vancouver because they are not really going to make any substantial change in the routing in that situation. But between those two points I think there is a legitimate feeling that we should try to sustain and maintain the service we have, and try to improve it and expand it.

I leave off on that note and hope the Minister will give us some encouraging news this afternoon.

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Hon. Otto Lang (Minister of Transport):** Mr. Chairman, first let me say, because it was referred to in the last session as well, that I will be very glad over a period of time to demonstrate the way in which we will be carrying out the election promises. We did not promise to do them all overnight but over a period of time, and we will be doing exactly that in relation to transportation services as well as in other areas. Many of the words Mr. Hnatyshyn used could have been taken, indeed, from my policy statement when he indicated that...

**Mr. Hnatyshyn:** Maybe I could rephrase it.

**Mr. Lang:** ... we should emphasize the improvement of the rail services. He said we should avoid anything that is irreversible, and certainly we are doing that because we are proposing to put some immediate incentives into play which will produce good marketing, aggressive attempts to return passengers to the rail service wherever that is feasible, better management, better scheduling—these are all items to which we did refer in our proposal for a better rail transportation system in this country.

• 1550

However, what Mr. Hnatyshyn has not said, Mr. Chairman, is whether he oppose at all the view that there are certain services which at a certain cost, at a certain loss and where there are alternative services available such as by bus, does he disagree that we ought to look pretty hard at those and in the end find that we cannot continue to pay away the taxpayers' money on those high-loss services when the people that travel can find alternatives? That after all is the tough question. The very limited income people about which he expressed concern were very much in my mind; they ride the bus and as taxpayers they join in paying the losses on rail and air.

It is a general statement of my policy that except for reasons of remoteness and development or other special reasons of that sort, the people that travel on a mode should ordinarily be expected to pay the costs of travelling on that mode rather than rely on somebody else that is not travelling to pay part of the cost for him.

[Interpretation]

à des prix raisonnables. Il est indéniable que ce sont les personnes à revenu limité qui sont le plus touchées.

Je crois que le gouvernement a le devoir d'encourager un système de transport en commun qui soit accessible, raisonnable, efficace et commode. Je fais cette demande pressante auprès du Ministre avec beaucoup de sincérité et j'espère que nous n'assisterons pas, pendant son mandat, à la désintégration du service continental, notamment entre Winnipeg, Edmonton et la côte Pacifique. Je comprends que nous envisagions, sans grand inconvénient, une seule ligne entre Montréal et Sudbury et peut-être entre Kamloops et Vancouver, cela n'entraînant de modification d'itinéraire très important. Mais entre ces deux autres points, nous estimons à juste raison qu'il faudrait maintenir ce service tout en essayant de l'améliorer.

Je terminerai sur cette note en espérant que le Ministre nous donnera des nouvelles encourageantes cet après-midi.

**Le président:** Monsieur Lang.

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Monsieur le président, puisqu'on y a déjà fait allusion alors de la dernière séance, j'aimerais vous assurer que nous serons en mesure de réaliser nos promesses électorales, si vous nous donnez le temps. Nous n'avons pas promis de tout faire du jour au lendemain et il nous faudra un certain temps pour tout mettre en œuvre dans le domaine des transports comme dans d'autres domaines. Beaucoup des observations de M. Hnatyshyn auraient pu être tirées de ma déclaration...

**M. Hnatyshyn:** Peut-être devrais-je les reformuler.

**M. Lang:** ... où je parle justement de la nécessité d'améliorer les services ferroviaires. Il a dit qu'il fallait empêcher une détérioration irréversible et c'est ce que nous faisons. Par les relations publiques et la publicité, par une meilleure gestion et de meilleurs horaires, nous espérons encourager de plus en plus de gens à voyager par train et nous avons parlé de tous ces moyens dans notre document proposant un meilleur système de transport ferroviaire au Canada.

Cependant, M. Hnatyshyn n'a pas dit s'il convient qu'il faut examiner rigoureusement les services fonctionnant à perte et souvent subventionnés par les deniers publics afin de déterminer s'il est justifiable de les maintenir, surtout quand le public dispose d'autres modes de transport comme le bus. C'est là qu'est la grosse difficulté. J'ai justement pulsé aux personnes à faible revenu dont le cas l'inquiète; ces personnes-là prennent l'autocar, mais, contributables, elles subventionnent les déficits des services aériens et ferroviaires.

Ma politique se fonde sur un principe fondamental: sauf en cas de circonstances spéciales, région de travail isolée par exemple, les usagers d'un mode de transport devraient en assumer les frais de fonctionnement sans qu'il en coûte à ceux qui ne s'en servent pas.

[Texte]

Better scheduling of course means trying to tie services together, trying to examine whether or not daytime services between city pairs, which may mean Winnipeg and Regina, which may mean Regina and Calgary, can do a better job than a through-train. Mr. Hnatyshyn does not like the Trans-continental arriving at Regina at three o'clock in the morning. I would like him to draw up a schedule for me which has a train running across this country continuously and arrives nowhere at night. That has to be a special job for which you would need an Irish name more than a Ukrainian name to handle, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** Shame.

**Mr. Lang:** I can say that as a friend to a friend.

So that is basically it. We will see the progress; we will see the better service. But surely, Mr. Chairman, I hope hon. members, particularly from that side of the table, are not urging government spending at a great volume on a limited amount of service which can be provided more effectively in other ways.

Those are really the questions we put before the CTC in our examination and to which we want answers in this next year or so.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Thank You, Mr. Chairman. Yesterday the Minister's office released his statement on marine search and rescue. The statement had no reference number on it; indeed I understand it was not released to the press but it was delivered to the members' offices. That is just an aside.

I was critical of the Minister yesterday in the House in his absence for issuing the statement and not being available to answer questions on it and I want to be fair to him to give him an opportunity to reply to that criticism now.

Before he does so I have a real genuine question that is prompted by the recognition that is contained in the last page of the statement and I quote:

It has become evident that in spite of the provision of additional resources, facilities and co-ordination capabilities over the years, the marine search and rescue organization is no longer entirely adequate.

And then he goes on to talk about a task force review which will not be ready for submission to Cabinet until mid-1976 which could be any time from the summer on.

My question is prompted by a sense of urgency. There have already been six tragic losses of life at sea in Newfoundland since this year commenced; there have been four on the coast of British Columbia. If we have this kind of statement coming from the Minister who does not have the over-all responsibility here—that belongs to his colleague, the Minister of National Defence—but indeed a great deal of the responsibility, then I want to know just exactly what is happening to do something about that on an immediate and emergent basis. If you are about to buy a new fire truck you do not close down the fire hall until you take delivery of it; you get the old truck and you get it beefed up to get it into maximum efficiency.

[Interprétation]

L'établissement de meilleurs horaires implique évidemment une meilleure coordination. Il faut déterminer si un service de jour régulier entre deux villes comme Winnipeg et Regina ou comme Regina et Calgary vaut mieux qu'un service transcontinental. M. Hnatyshyn n'aime pas que le transcontinental arrive à Regina à 3 h 00 du matin. Qu'il essaie d'établir un horaire pour un train qui traverse le Canada et qui ne s'arrête nulle part la nuit. Ce serait plus à la portée d'un Irlandais que d'un Ukrainien.

**Une voix:** Vous devriez avoir honte.

**M. Lang:** Je peux le dire à un ami.

Voilà, en somme, la situation. Nous verrons ces progrès et cette amélioration du service. Mais j'espère, monsieur le président, que les députés, particulièrement ceux de l'opposition, ne préconisent pas que le gouvernement consacre de grosses dépenses à un service limité qui peut être remplacé par d'autres beaucoup plus efficaces.

Ce sont ces questions que doit étudier la Commission canadienne des transports et nous voulons les réponses au plus tôt, peut-être cette année.

**Le président:** Merci, monsieur Hnatyshyn. Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Merci, monsieur le président. Hier, le bureau du ministre a publié un communiqué sur la recherche et le sauvetage en mer. Je veux être juste et donc le communiqué n'a pas été envoyé aux journalistes mais seulement envoyé aux députés.

Hier à la Chambre j'ai critiqué le ministre pour avoir publié ce communiqué et ne pas être présent pour répondre aux questions qu'il soulève. Je veux être juste et donc lui donner maintenant l'occasion de répondre à mes critiques.

Avant, j'ai une question très légitime à lui poser, inspirée par l'aveu continu à la dernière page, et je cite:

Il est évident que, malgré l'octroi de ressources, d'installations et de moyens de coordination supplémentaires au cours des dernières années, le service de recherche et de sauvetage en mer n'est plus entièrement satisfaisant.

Je parle ensuite d'une revue devant être effectuée par un groupe d'étude, et ne devant en toute probabilité n'être soumise au Cabinet que vers l'été de cette année.

La situation est urgente. Il y a déjà eu six morts en mer à Terre-Neuve depuis le début de l'année et il y en a eu quatre au large de la côte de la Colombie-Britannique. Vu ce genre de déclaration du ministre qui partage, reconnaissons-le, la responsabilité en ce domaine avec le ministre de la Défense nationale, j'aimerais savoir ce que vous entendez faire dans l'immédiat. Quand on a l'intention d'acheter une nouvelle pompe à incendie, on ne ferme pas la caserne des pompiers en attendant la livraison; on essaie de tirer le maximum de la vieille entre-temps.



## [Text]

And I just say to the Minister that having had to deal with the relatives, the next of kin of the people that have been lost, this kind of statement is precious little consolation to them. We are just about to commence a new fishing season: the trap fishery and the in-shore fishery are getting under way in a big way in Newfoundland. I would like to know what is being done in the meantime to give us maximum efficiency of the resources we now have so that the kind of critical time lag will not take place again because we can anticipate by the nature of things that there will be another tragedy at sea, there will be another operation before too long. The Minister can talk about the success in rescuing the crew of the *Cape Friels* but the fact of the matter is, Mr. Chairman—the Minister may not be aware of this—that if they had not reached that crew within a hour they would have lost them; they had already been in the water 15 hours and there was a heavy sea coming on, and it was just by sheer happy coincidence that at that particular time there was a tracker aircraft on the ground at St. John's Airport, and that tracker aircraft—thank God it was there—succeeded in saving the lives of these 23 men.

• 1555

I say to the Minister, with all of the seriousness I can muster, that believe me, this is an urgent question, albeit an emotional one by the very nature of the question, and I ask him now—he can take a strip off me for what I said about him yesterday but I ask him, I plead with him to give some assurance that something is going to be done in the interim until we have this task force support.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, what I would do, rather than to respond by talking a strip off the member for what he did yesterday, is rather to do it for what he is again doing today, which is to take advantage of the emotionalism of the particular situation and to appear to suggest that any amount of additional equipment could avoid all disasters. I think that is completely unfair and obviously a matter of misplaced judgment in regard to what politics is all about. As far as yesterday is concerned, I had the choice, I suppose, of holding up the paper, which I considered a good bit of background information for members and put at their disposal. I could have held it up another day until I was back in the House today instead of giving it to the honourable member to think about for 24 hours. I take it the honourable member was particular by upset because it indicated that I believed at this stage that we need more equipment and more resources and that we were working on ways of doing that. He preferred to accuse us of that without my volunteering the answer before he had asked his question.

We are, of course, getting on with the job; we are making ongoing improvements in relation to our equipment and the statement indeed outlined a good deal of what has been done over the years. The happy coincidence of a particular vessel being able to reach the people on the *Cape Friels*, the tracker being available, is really further demonstration of the fact that in the end a great deal of co-operative effort is required between not only the forces available to government whether armed forces or otherwise, but private vessels and aircraft, foreign vessels and aircraft, indeed, in order to achieve the best results in terms of safety in air search and rescue, and our intentions will be to continue to improve in a major way—and that is what the report

## [Interpretation]

Ayant parlé aux parents des disparus, je peux dire au ministre que ce genre de déclaration ne leur offre que très peu de consolation. La nouvelle saison des pêches étant sur le point de commencer à Terre-Neuve, j'aimerais que le ministre nous dise ce qui est fait pour que les moyens dont nous disposons à l'heure actuelle soient prêts au maximum car un accident en mer est vite arrivé. Le Ministre peut parler du sauvetage réussi de l'équipage du *Cape Friels* mais il n'en reste pas moins—peut-être le Ministre ne le sait-il pas—que si l'on était arrivé une heure plus tard, l'équipage aurait été perdu; cela faisait déjà 15 heures qu'ils étaient dans l'eau, la mer devenait de plus en plus grosse. Et c'est le fruit d'une heureuse coïncidence qu'il se soit trouvé à ce moment-là à l'aéroport de Saint-Jean l'avion de recherche disponible qui a permis de sauver ces 23 hommes.

Je réitère au Ministre que cette question, même si elle est émotive, est extrêmement urgente et je lui demande—il peut me reprocher ma façon de l'avoir traité hier, je le supplie de nous garantir que quelque chose sera fait pendant cette période intérimaire avant la soumission des recommandations du groupe d'étude.

**M. Lang:** Monsieur le président, plutôt que de reprocher au député ce qu'il a fait hier, je lui reprocherai son attitude aujourd'hui—il essaie de profiter de l'aspect émotionnel de cette question pour faire croire qu'il suffirait simplement d'équipements supplémentaires pour éviter tous les désastres. Je crois qu'une telle attitude est très injuste et ne tient aucun compte de la réalité. Pour ce qui est de l'incident d'hier, je suppose que j'aurais pu retarder la publication de ce document qui, à mon avis, devait fournir des données utiles aux députés. J'aurais pu attendre aujourd'hui pour en faire la publication mais j'ai cru que les députés en profiteraient davantage s'ils avaient le temps de l'étudier. Je crois comprendre que le député est irrité parce qu'il était dit dans ce document que nous avions probablement besoin de plus d'équipement et de ressources et que nous tentions de trouver les moyens de les obtenir. Il a préféré m'en accuser d'abord plutôt que de me laisser répondre à sa question.

Évidemment, nous continuons à assumer nos responsabilités dans ce domaine. Nous améliorons notre équipement et ce communiqué indique justement ce que nous faisons depuis des années. Cette coïncidence heureuse pour le *Cape Friels*, cette disponibilité de l'avion de recherche, indique encore une fois cette nécessité de collaboration non seulement entre les diverses ressources du gouvernement, qu'il s'agisse des forces armées ou d'autres services, mais avec les avions et navires privés, qu'ils soient canadiens ou étrangers, afin de parvenir aux meilleurs résultats dans le domaine de la recherche et du sauvetage. Le rapport qui doit être présenté cet été fera des recommandations d'améliorations importantes et, entre-temps nous avons l'inten-

## [Texte]

before the middle of the year is going to be about—while at the same time we are going on with the immediate improvements where they can be made.

**Mr. McGrath:** Right at the present time the Department of National Defence has the over-all supervisory co-ordinating responsibility. Indeed, initiative cannot be taken until the Search and Rescue Centre at Halifax, operated by National Defence, is brought into play, and that often results in a critical time lag. I want to know what steps are being taken on an immediate basis to improve the efficiency of the operations so that a search can be launched immediately. There was a critical time factor in the loss of the fishing boat *San Juan* which I suspect played a large part in that tragedy. It is the division of responsibility between the Minister of transport and the Minister of National Defence that I suspect is at the root of the problem, because God knows the Canadian Coast Guard is frustrated enough in its attempt to perform an adequate service and meet the demands placed on it. In this regard, the Minister's officials in St. John's just yesterday indicated that there was a major operation under way and that they were getting additional equipment, and I say, thank God.

What I want to know is this. Once you come to the point where you recognize, as the Minister has, that the present organization is no longer entirely adequate—and these are his words, not mine—once you come to that point in time, then you have to satisfy us that something is being done immediately on an interim basis to fulfil that inadequacy or to satisfy that inadequacy while you are waiting for the report of the task force, which hopefully will recommend that we will have a fully integrated operational coast guard service capable of taking over this entire operation.

• 1600

**Mr. Lang:** Well, I think when the honourable Member talks about delays, the co-ordination on the air side in the hands of National Defence has present in its operational headquarters people from the Coast Guard who are there on a 24-hour basis, so that there is this full active co-operation which should not be overlooked.

The actual situation involving the *San Juan* was more a matter of judgment of men at sea about what should be done. I will soon be in a position to table a summary report which I have received on it. It really indicates no problem concerning the delay in arriving there since the vessel was nearby. It was a judgment after arriving in the vicinity that is the only area of controversy.

I have indicated that it is our intent to improve our equipment as we can in the short run, while also having a major review about operations and equipment in the long run.

**Mr. McGrath:** One final question, Mr. Chairman, perhaps I can pinpoint it this way: could the Minister outline to this Committee where the inadequacy exists in the present marine search and rescue organization which he says is no longer entirely adequate? What is it about the present marine search and rescue organization that is not adequate?

**Mr. Lang:** Well, the very questions are the ones which, as soon as we have the answers, we will be curing. There are a variety of possibilities that are being examined—different equipment and the manner of using it. We are looking at this. The Honourable Member would perhaps

## [Interprétation]

tion d'apporter des améliorations immédiates quand elles s'avèrent possibles.

**M. McGrath:** A l'heure actuelle, c'est le ministère de la Défense nationale qui est responsable de la coordination globale de cette surveillance. En fait, l'initiative ne peut être prise avant que le Centre de recherche et de sauvetage de la Défense nationale à Halifax ne soit averti et il en résulte un décalage qui peut être critique. J'aimerais savoir quelles mesures vous prenez dans l'immédiat afin d'améliorer l'efficacité des opérations et permettre une action immédiate. C'est peut-être ce décalage qui a été fatal dans la tragédie du bateau de pêche *San Juan*. J'ai tendance à croire que le partage de responsabilités entre le ministre des Transports et le ministre de la Défense nationale est la source de la difficulté. Tout le monde connaît les frustrations des garde-côte canadiens dans leurs efforts pour assurer un service suffisant digne de la tâche qui leur incombe. A ce propos, les fonctionnaires du ministre à Saint-Jean ont indiqué hier qu'une opération majeure venait d'être commencée et qu'ils recevaient de nouveaux équipements—Dieu merci!

Quand vous reconnaissez vous-même, que l'organisation actuelle n'est plus entièrement satisfaisante, il faut nous garantir que des mesures intérimaires seront prises afin de combler les lacunes en attendant la parution du rapport du groupe d'étude—et j'espère qu'il recommandera un service de garde-côte pleinement intégré capable d'assumer la responsabilité de toute les opérations.

**M. Lang:** Pour l'instant, les garde-côtes assurent un service permanent au quartier général des opérations aériennes de la Défense nationale. Il y a donc véritablement coopération active dans ce secteur.

Pour ce qui est du *San Juan*, il s'est surtout agi d'une décision prise en mer. Je serai sous peu en mesure de déposer un premier rapport que je viens de recevoir. Il n'y a pas eu de problèmes de délais puisque le navire était tout près. Ce qui est controversé provient, c'est la décision qui a été prise une fois arrivé sur place.

Je l'ai déjà dit, notre intention est d'améliorer dans la mesure de nos possibilités notre équipement à court terme, et de revoir l'ensemble de nos opérations et de notre équipement, à long terme.

**M. McGrath:** Une dernière question, monsieur le président. Le ministre peut-il indiquer au Comité quelles sont les lacunes des services de recherche et de sauvetage en mer qui font que selon lui ils ne sont plus entièrement satisfaisants?

**M. Lang:** Dès que nous aurons les réponses à ces questions nous pourrions remédier à la situation. Toute une série de possibilités est à l'étude—équipement différent et nouvelles méthodes de s'en servir. Nous étudions tous les moyens. Le député aimerait peut-être que nous ayons des



[Text]

like us to have answers instantaneously. We have to choose between different possibilities within whatever amount of money we have available to spend. We are looking at those different possibilities.

**Mr. McGrath:** But with great respect, sir, that is not answering my question. If you come to the conclusion it is inadequate, you must know the areas where the inadequacies exist. I just asked you to identify them.

**Mr. Lang:** Well, the question really still is what better equipment is needed. To try to identify the specific inadequacies is really asking that question.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McGrath. Mr. Dinsdale.

**Mr. Dinsdale:** Mr. Chairman, I have a subject on which the Minister and I are in agreement. What I want today is to clarify some points and hopefully, solve a problem that has been ongoing for a number of years. It is, of course, the air service into eastern Saskatchewan and western Manitoba. Progress was being made in a rather positive direction at this time last year under the former Minister. The proposal was that there would be participation by three governments: the federal government, the Government of Saskatchewan and the Government of Manitoba. These governments would share the cost of supplying a daily service into this area. Now this arrangement has come unstuck. In questions in the House, I have been trying to determine where the matter stands specifically at this time. Could the Minister indicate whether negotiations with the provinces are now at an end? Is it now his intention to proceed as rapidly as possible to implement air service into these areas entirely under federal sponsorship?

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Mr. Lang:** Basically, yes. My first attempt after the Province of Manitoba abandoned the Sky West application was to see whether a service patterned very much on those same lines could be put together with us spearheading the attempt, which would have involved—as I saw it—about the same amount of money from the three governments as had been involved in the Sky West arrangement. I put that proposition first to the two governments. Saskatchewan was close to saying yes, they were a little short on the amount of money they would have put in but they were willing to come very close. Manitoba was not willing to come close to the same amount of money as they would have put into Sky West.

Then, I put a couple of alternative proposals to them, which still involved them in the same amount of money. Again, they refused those alternative offers, and that makes me to believe there is nothing to be gained by pursuing that particular proposal any further.

• 1605

Now, the question is how to get service into the communities. It may be quite a different schedule, quite a different service and quite a different aircraft that had been involved in the SKYWEST. Now, I am looking at the question of what we would have to do in order to bring forward the right applications, from carriers, to give appropriate service to those communities.

**Mr. Dinsdale:** Is the Minister considering using Stol equipment, which could become available at the end of the month, to provide a service of this kind?

[Interpretation]

réponses immédiates. Il nous faut choisir parmi diverses solutions en fonction des sommes mises à notre disposition, et c'est à cela que nous travaillons.

**M. McGrath:** Soit dit sans vouloir vous offenser monsieur, vous n'avez pas répondu à ma question. Puisque vous avez conclu que ces services étaient insuffisants, vous en connaissez sûrement les raisons. Je vous les demande.

**M. Lang:** Il nous faut décider de quel nouvel équipement nous avons besoin.

**Le président:** Merci, monsieur McGrath. Monsieur Dinsdale.

**M. Dinsdale:** Monsieur le président, le ministre et moi-même sommes d'accord sur un point. J'aimerais aujourd'hui faire la lumière sur certaines questions et résoudre si possible un problème qui existe depuis nombre d'années. Il s'agit évidemment du service aérien dans l'Est de la Saskatchewan et l'Ouest du Manitoba. A cette époque-ci l'an dernier, sous l'ancien ministre on avait fait des progrès en proposant, entre autres, qu'il y ait collaboration entre les trois gouvernements, c'est-à-dire le gouvernement fédéral, celui de la Saskatchewan et celui du Manitoba. Ils devaient se partager les frais d'un service quotidien dans cette région. Depuis, plus rien. J'ai tenté par mes questions à la Chambre de déterminer exactement où en était la situation. Le ministre pourrait-il m'indiquer si les négociations avec les provinces sont maintenant terminées? Est-il maintenant décidé à ouvrir un service aérien dans ces régions, entièrement sous l'égide fédérale, et ce le plus tôt possible?

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Pratiquement, oui. Lorsque le Manitoba n'a plus fait suite à la demande de Sky West, j'ai tenté de voir s'il serait possible de créer un service semblable, ce qui aurait exigé des trois gouvernements des dépenses du même ordre que celles dont il était question dans l'accord Sky West. J'ai fait tout d'abord cette proposition aux deux gouvernements. La Saskatchewan était prête à signer mais elle n'avait pas tout à fait les sommes nécessaires. Pour sa part, le Manitoba a refusé d'investir dans ce projet la somme qu'il aurait consenti à Sky West.

Puis, je leur ai fait deux autres propositions qui représentaient à peu près les mêmes sommes. Nouveau refus et j'en conclus qu'il n'y a rien à gagner à poursuivre dans cette voie.

Reste à savoir comment desservir ces collectivités. On peut envisager des horaires, des services et des avions très différents de ceux de SKYWEST. J'examine maintenant comment obtenir des transporteurs qu'ils offrent de fournir un service approprié à ces collectivités.

**M. Dinsdale:** Le ministre envisage-t-il l'utilisation d'appareils ADAC qui seront probablement disponibles d'ici la fin du mois?

## [Texte]

**Mr. Lang:** That was one of the options we were looking at, but it is not, by any means, in my mind, the best option. I do not know whether I want to go much further than that, at this stage, before I am prepared to make a more formal statement about the policy, I see necessary, in the area.

**Mr. Dinsdale:** Air Canada was charged with the task of completing a survey of air services required for these communities. This information was revealed, when we were discussing Estimates in the House, just about a year ago. Has that study been completed? Is it in the hands of the Department and is it available?

**Mr. Lang:** I am not familiar with Air Canada having been doing that, but it may be that the Transport Development Agency has. There was a variety of figures, of course, put before the ATC, in the preliminary application, at the time of the SKYWEST application, but I would have to check, further, to see if there are any more concrete figures.

**Mr. Dinsdale:** The service, contemplated under the Sky West proposition, would be classified, I presume, as a third-level carrier-commuter service. Is the Minister also considering the possibility of reviving what was available formerly, the first-class carrier service, which would be, now, in the jet category, provided by the designated regional carrier, Transair? Transair has the right, under its charter, to supply service as far west as Kelsey. Of course, under the authority of ATC, it does not exercise that right west of Winnipeg, now.

Would he reconsider, now, Transair's application to provide first-class service, jet, on a daily basis, as applied for to the ATC, about two years ago, without subsidy? Would he consider, now, a reapplication, on much the same lines, by Transair?

**Mr. Lang:** I have been looking at all options, Mr. Chairman, and I have been discussing possible options with main line carriers. But, certainly, I have been re-reading the ATC decision on the application by Transair, to which you refer, Mr. Dinsdale, with a view to examining the appropriate policy statement that might lead to a service of one type or another.

**Mr. Dinsdale:** Has Air Canada given any indication that it is interested in renewing its service, or re-establishing its service, into this area? It has been a logical and gradual program of development of facilities, in order to upgrade air service, and it is unfortunate that this hiatus has developed. For example, we had the expanded runway, the upgraded runway and we have the new terminal facilities, all designed to provide first-class service. I am speaking from the Western-Manitoba viewpoint, now. Obviously, it has been the intention of the Ministry of Transport to upgrade this service. In the light of this long-established policy, is Air Canada considered an alternative to the regional carrier, in providing this high-quality service?

• 1610

**Mr. Lang:** I think not a very likely alternative and that is a two-sided answer. On the one hand, given the equipment that Air Canada or, indeed CP Air uses, the airport facilities would have to be changed rather significantly in certainly some of the communities to accommodate the equipment. It would not make a good deal of sense to acquire specialized equipment for this particular situation.

## [Interprétation]

**M. Lang:** C'est une des options, mais ce n'est pas à mon avis la meilleure. Je ne peux rien ajouter pour le moment car je me propose de faire plus tard une déclaration officielle quant aux grandes lignes à suivre dans ce domaine.

**M. Dinsdale:** Air Canada a été investie de la tâche d'effectuer une étude des services aériens nécessaires pour ces collectivités. C'est ce que nous avons appris il y a environ un an lorsque nous discussions du budget des dépenses. Cette étude est-elle achevée? A-t-elle été remise au ministère et a-t-elle été publiée?

**M. Lang:** Je ne pense pas qu'Air Canada ait fait cela mais c'est peut-être le centre canadien de développement des transports. Un tas de chiffres ont été évidemment présentés à l'ATA au stade préliminaire, au moment où SKYWEST a soumis une demande, mais je ne puis vous dire au pied levé si nous avons d'autres chiffres plus concrets.

**M. Dinsdale:** Au terme de la proposition SKYWEST, le service serait probablement considéré comme un service de troisième niveau. Le ministre envisage-t-il également la possibilité de remettre en place le service première classe qui entrerait maintenant dans la catégorie des avions à réaction, fourni par le transporteur régional attitré, Transair? En effet, d'après sa charte, cette compagnie peut opérer jusqu'à Kelsey. Bien sûr, sous la coupe de l'ATA, elle n'exerce pas en ce moment ce droit à l'ouest de Winnipeg.

Le ministre accepterait-il donc maintenant de revoir la demande de Transair relativement à un service quotidien d'avions à réaction de première classe sans subvention? Envisagerait-il que Transair présente à nouveau une demande assez similaire?

**M. Lang:** J'ai examiné toutes les options, monsieur le président, et j'en ai discuté avec les principaux transporteurs de ligne. Il est d'autre part certain que j'ai relu la décision de l'ATA en ce qui concerne la demande de Transair dont vous parlez, monsieur Dinsdale, pour examiner quelle mesure à prendre en vue d'établir un service d'un genre ou d'un autre.

**M. Dinsdale:** Air Canada a-t-elle indiqué qu'elle voulait renouveler ou remettre sur pied son service dans cette région? Jusqu'ici le programme d'agrandissement des installations en vue d'améliorer les services aériens semblait logique et progressif et il est bien dommage de constater une telle lacune. Par exemple, l'agrandissement et l'amélioration de la piste de même que les nouvelles installations de l'aéroport visaient tous à fournir un service de première classe dans l'ouest du Manitoba. Il est évident que le ministère des Transports avait l'intention d'améliorer ce service. À la lumière d'une telle politique, Air Canada serait-elle considérée comme pouvant reprendre le service offert jusqu'ici par le transporteur local pour assurer un service de qualité supérieure?

**M. Lang:** Je pense que c'est peu probable et pour deux raisons. D'un côté, étant donné le matériel utilisé par Air Canada ou d'ailleurs par CP Air, il faudrait considérablement modifier certains aéroports si cela devait se faire. Il ne serait pas tellement intelligent d'acheter du matériel spécialisé uniquement à cette fin.



[Text]

On the other hand, we have to look rather closely at the amount we really can afford to spend properly, given the amount of traffic, on the upgrading of the facilities in the communities involved. So we are trying to put those two things together; the best possible aircraft, given the airport facilities that we can reasonably provide.

**Mr. Dinsdale:** Transair is flying these highly efficient F-28 Fokkers which can operate easily into an airport with facilities such as Brandon, for example. They can operate economically with a passenger load of 35, that is a half load. They have estimated that this would be economically feasible. Now with a commuter service feeding into the airport north of Brandon which is fully serviceable and operational with a third level commuter service providing the basic passenger input, I think this could be economically feasible, but it would mean upgrading the status of that airport from a mere satellite of Winnipeg International Airport to a regional airport in its own right.

One of the great economic problems in Manitoba, as I am sure the Minister is aware, is that half the population of Manitoba is concentrated in one urban centre. The problem is aggravated when you do not have modern, efficient, high-speed air service into a regional area which is regarded as the second most important area in the Province of Manitoba.

Would the Minister agree with my thesis . . .

**The Chairman:** Excuse me, Mr. Dinsdale. I am going to have to interrupt you, you have gone over your time. We have a long list of questioners and we are getting other people to cut their time. I can put you down for the second round if you like, or have the Minister respond briefly, if he cares to.

**Mr. Lang:** I can indicate it is among the possibilities at which we are looking.

**Mr. Dinsdale:** You would agree with my thesis, Mr. Lang?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dinsdale. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, and Mr. Lang, I have two or three questions along the lines of that Mr. Dinsdale was discussing with you, Mr. Lang, namely the question of regional air service in western Canada. You have reviewed, as has Mr. Dinsdale, some of the history of the SKYWEST or Air West or whatever it is that has been sort of grounded.

Has the Minister and the Department given any consideration to devoting some of that same federal funding and federal effort that is available to support experimental service on eastern Saskatchewan and Mr. Dinsdale's area, to communities in northwestern Saskatchewan and Alberta? I am thinking of the city of Lloydminster. I believe the Minister has had some correspondence with both the government of Saskatchewan and the city, as well as the cities of North Battleford and Prince Albert, concerning the possibility of funding and support to develop a regional air service in that part of the prairie area, if no arrangements can be made with the two provincial governments relative to the air service being considered and spoken of earlier.

[Interpretation]

D'un autre côté, il nous faut étudier assez soigneusement la somme que nous voulons consacrer à l'amélioration des installations en considérant le trafic à des destinations et en provenance de ces collectivités. Nous essayons donc de concilier ces deux éléments et de déterminer quel est le meilleur avion qui puisse s'accommoder des installations que nous pouvons fournir dans ces aéroports.

**M. Dinsdale:** Transair a des F-28 Fokkers, excellentes machines que des installations comme celles de Brandon satisfont amplement. Ils sont rentables à partir de 35 passagers, c'est-à-dire à moitié chargé. Cela se justifie d'après eux sur le plan économique. Maintenant, si l'on envisage un service local pour l'aéroport au nord de Brandon qui est entièrement opérationnel pour un service local de troisième niveau, je pense que cela serait économiquement viable, mais cela obligerait à faire un aéroport régional de ce simple satellite de l'aéroport international de Winnipeg.

Un des gros problèmes économiques au Manitoba, comme le sait certainement le ministre, est que la moitié de la population se trouve dans un seul centre urbain. La situation se complique évidemment si l'on n'a pas de services aériens modernes efficaces et rapides pour desservir une région considérée comme secondaire mais néanmoins très importante au Manitoba.

Le ministre est-il d'accord avec moi jusqu'ici . . .

**Le président:** Excusez-moi, monsieur Dinsdale. Il va me falloir vous interrompre car vous avez déjà dépassé votre temps. J'ai toute une liste de députés qui ont indiqué vouloir poser des questions et, si vous voulez, je peux vous inscrire pour le deuxième tour ou demander au ministre s'il veut bien vous répondre brièvement.

**M. Lang:** Je peux simplement indiquer que c'est une des possibilités que nous envisageons.

**M. Dinsdale:** Vous êtes d'accord avec ma thèse, monsieur Lang?

**Le président:** Merci, monsieur Dinsdale. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Monsieur Lang, je voudrais poser deux ou trois questions, comme M. Dinsdale, concernant les services aériens régionaux dans l'Ouest du Canada. Vous avez tout les deux récapitulé une partie de l'historique de Skywest, ou d'Air West, à qui on semble avoir en quelque sorte coupé les ailes.

Le ministère a-t-il envisagé de consacrer une partie de ses fonds et de ses efforts expérimentaux dans l'est de la Saskatchewan et la région de M. Dinsdale, aux collectivités du nord-ouest de la Saskatchewan et de l'Alberta? Je pense à la ville de Lloydminster. Je crois que le ministre a échangé quelque correspondance avec le gouvernement de la Saskatchewan et cette ville ainsi que les villes de North Battleford et Prince Albert au sujet d'un financement éventuel d'un service aérien régional dans cette partie des Prairies. Ceci au cas où l'on ne pourrait arriver à un accord avec les deux gouvernements provinciaux.

[Texte]

[Interprétation]

• 1620

**Mr. Lang:** I think, Mr. Chairman, Dr. McIsaac will understand if I say that we have been preoccupied with the service we wanted to try to provide, first, into the Dauphin, Yorkton, Bradon area, but certainly some of the principles and techniques that will be involved in the necessary policy statements to get service there may have application in other areas and at a later date we may be able to turn our attention to the areas. I can confirm that I have had correspondence, for instance, with Lloydminster on the subject.

**Mr. McIsaac:** There was one small air service that began about a year ago, Miksoo Aviation Limited, and as near as I know they are operating from Meadow Lake to North Battleford, Saskatoon without any direct support or subsidy, I think I am right in that. That small service is developing quite well, which is an indication that the interest is there and the public will support it, and it just seems to me that if the communities involved there through Vegreville, on the way to Edmonton, are interested, and with less money than we are talking about for the other side, or if you are able to work out something in the Brandon, Dauphin, Yorkton area with funds left over, perhaps we could initiate something in the Northwestern part of Saskatchewan and Alberta at the same time.

**Mr. Lang:** I think it is a question of how much we may be able to tackle at one time because one type or other of service might require some airport improvements as well, but I will certainly be looking at the whole of these issues across the country.

**Mr. McIsaac:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McIsaac. Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lang, I would like to refer to three areas—moving right along from the West to the East—regarding Canadian National Railways plans for new equipment the implementation of those plans into the Maritimes, also the CN Chaleur area in Northern New Brunswick in respect of their plans there, and the Charlo airport in Northern New Brunswick. I have a question regarding the Canadian National Railways' plans into the Eastern part of Canada. I just wonder what it looks like in terms of the announcements that were made not long ago concerning rail transportation, specifically, into the Eastern part of Canada and what does it look like in terms of the acquisition of new equipment and the modernization of that run between Halifax and Montreal?

**Mr. Lang:** The CTC will be looking eastward as soon as it can make some progress on the first set of hearings which relate to Montreal and West on the continental services and associated services with the same basic view to seeing which services ought to be maintained and which are simply too expensive, and lacking in usefulness to be justified for maintenance. We will then be in a position to speak with the railways about their plans for improvement and upgrading of the services that remain, and we have the proposal of an incentive in terms of improving the subsidy level where the railways make the appropriate moves in management, scheduling and equipment to justify it as a part of the new rationalized and improved system. I see those decisions being taken really through 1977 for much of the region from Montreal to the East.

**M. Lang:** Monsieur le président, M. McIsaac me comprendra si je lui dis que nos efforts d'établissement de services dans la région de Dauphin, Yorkton, Brandon nous a beaucoup occupés. Mais il est évident que certains des principes et des techniques nécessaires à la mise sur pied de ces services pourront être appliquées dans d'autres régions, par la suite. Je peux lui confirmer qu'il y a eu échange de correspondance à ce sujet avec Lloydminster.

**M. McIsaac:** Depuis environ un an, il y a un petit service aérien, assuré par Miksoo Aviation Limited qui dessert la ligne Meadow Lake à North Battleford, et à Saskatoon sans avoir reçu d'appui ni de subvention directe. Les choses semblent aller assez bien, preuve de l'intérêt qui existe. Il me semble que si les centres entre Vegreville et Edmonton sont intéressés, ce qui coûterait beaucoup moins cher qu'envisagé, ou si vous êtes en mesure d'établir un service entre Brandon, Dauphin et Yorkton et qu'il reste des crédits, vous pourriez peut-être mettre au point en même temps quelque chose pour la partie nord-ouest de la Saskatchewan et de l'Alberta.

**M. Lang:** La question est de savoir à combien de problèmes nous pouvons nous attaquer à la fois, car l'un ou l'autre de ces services pourrait nécessiter des améliorations aéroportuaires; mais je vais certainement examiner toutes ces questions pour l'ensemble du pays.

**M. McIsaac:** Merci beaucoup, Monsieur le président.

**Le président:** Merci, Monsieur McIsaac. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci, Monsieur le président. Monsieur Lang, j'aimerais aborder trois questions en glissant de l'ouest à l'est. D'abord, quels sont les plans du Canadien National au sujet de l'achat de nouvel équipement et quelles seront les répercussions de ces plans dans les provinces Maritimes. J'aimerais également savoir si le CN a des plans pour la région de la Baie des Chaleurs dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. En plus, pourriez-vous me dire ce qui se passe au sujet de l'aéroport Charlo dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. Je me pose également des questions au sujet des projets du CN dans l'Est du Canada. Je me demande quelle répercussion aura l'annonce faite il n'y a pas longtemps sur la politique du transport ferroviaire, surtout dans l'est du Canada. Que pouvons-nous envisager au chapitre de l'acquisition de nouvel équipement et de la modernisation du service entre Halifax et Montréal?

**M. Lang:** La CCT va examiner la question de l'Est aussitôt commencées les premières réunions portant sur le service continental entre Montréal et l'Ouest. Nous examinerons la question de l'Est dans la même optique, à savoir quels services doivent être maintenus, lesquels sont trop coûteux pour justifier leur maintien. Nous serons alors en mesure de discuter avec les sociétés de chemins de fer quant à leurs plans visant l'amélioration et la modernisation des services qui demeureront. Nous avons l'intention de proposer certaines subventions lorsque les sociétés de chemins de fer auront pris les mesures adéquates au niveau de la direction, des horaires et de l'équipement. Je crois que les décisions sur la région de Montréal et l'Est du pays de prendront en 1977.



[Text]

**Mr. Harquail:** So you see a continuation of the passenger service through to Halifax from Montreal?

**Mr. Lang:** I certainly see a continuation of a passenger service from Montreal to the Atlantic. I would not want to prejudge the question of where there would be feeder services into the main line or where the main line would actually run.

• 1620

**Mr. Harquail:** If I may just make this observation, it appears as though the officials of the CN, whether arbitrarily or whatever, have allowed the existing scheduled runs to sort of go right into the ground, equipment is falling apart and is becoming dilapidated. According to the comments you get from the users, it was filthy and the service was not very good. It seemed to me that it would make more sense to have one good crack train with new equipment—efficient, clean, a train that people know they can get on and would schedule their trips to use—rather than have three passenger trains running at great losses and falling apart. I understand that we will have the CN President before us some time in the future. Maybe we will have a chance to find out what at their philosophy is, or how they arrive at decisions that allow this type of situation to exist.

**Mr. Lang:** Yes, I agree with you.

**Mr. Harquail:** Coming to the Chaleur area, I discussed this with you before, I have correspondence from the Mayor of Dalhousie and the Mayor of Campbellton. They are cutting back. In the case of Dalhousie, some people have recently been laid off; then they moved an accounting branch from Campbellton to Moncton last year. This has a tremendous impact on the economy of the City of Campbellton. I am anxious to learn of their plans for the future of the Chaleur area, which is a railhead for the CN. As I know now, they have redefined the boundary lines, which puts the Gaspé area into Quebec, and the Chaleur area manager has been transferred from Campbellton to Quebec City. I am very anxious and concerned as to what the CN plans will be, in terms of leaving Campbellton with its present status, or the danger of downgrading it, or more cutbacks.

**Mr. Lang:** I understand that the move of the accounting section from Chaleur to Moncton is the only one the CN has in mind. You are right that there has been a redefinition of the two regions of the railway operations, and that a part of the line that used to be in the Chaleur area is now associated with the Quebec area. I think that has to do with the acquiring of a new bit of rail line and a ferry service that the CN is moving into. But that I am sure you will want to pursue further with the railway when they are here. I think, by and large, these are management decisions we would want to leave with the railway. A move of an accounting unit may have seemed to be a disadvantage—at least it is to Moncton where there also have been some problems of employment—and I suppose you would want to know from the railway how much additional efficiency is gained by that. I am sure Dr. Bandeen will be glad to talk to you about that.

**Mr. Harquail:** Yes, at least there should be some consultation with the representatives in the area before these drastic moves are taken, especially when you look at the high unemployment—in the winter time it bounces around 29-30 per cent in my region.

[Interpretation]

**M. Harquail:** Vous envisagez donc de continuer le service passagers entre Halifax et Montréal?

**M. Lang:** J'envisage très certainement le maintien du service passagers entre Montréal et les Maritimes. Je ne voudrais pas décider tout de suite des services secondaires ni du tracé de la ligne principale.

**M. Harquail:** Une remarque, il semble que les responsables du CN aient décidé de laisser périr les services existants, de laisser tout le matériel aller à vau l'eau. Les remarques des usagers font croire que les trains sont sales et le service médiocre. Il me semble qu'il serait plus intelligent d'avoir un bon train, équipé à neuf, efficace, propre, un train qui arrivera à l'heure et sur qui on peut se fier pour planifier un voyage, au lieu de maintenir trois services passagers qui encourent des dettes et qui tombent en morceaux. Je crois que nous entendrons le président du CN dans quelque temps. Nous pourrions peut-être apprendre quelle est la philosophie de cette société et comment il en arrive à prendre les décisions qui permettent une telle situation.

**M. Lang:** Oui, je suis d'accord avec vous.

**M. Harquail:** Pour revenir à la région de la Baie des Chaleurs, j'ai reçu des lettres du maire de Dalhousie et du maire de Campbellton. On y réduit le service. Dans le cas de Dalhousie, certains ont récemment perdu leur emploi; on a déménagé le service de comptabilité de Campbellton à Moncton l'an dernier. Ce transfert a une portée considérable sur l'économie de la ville de Campbellton. J'ai hâte de connaître leur plan pour l'avenir de la région de la Baie des Chaleurs, qui est une tête de ligne du CN. J'ai appris que le CN avait redéfini ces secteurs et avait placé Gaspé dans la région de Québec. Par conséquent, l'administrateur de la région de la Baie des Chaleurs a été muté de Campbellton à Québec. Je suis très anxieux de connaître les intentions du CN au sujet de Campbellton; va-t-on maintenir le status quo ou effectuer d'autres coupures?

**M. Lang:** A ma connaissance, le déménagement des services de comptabilité de la Baie des Chaleurs à Moncton est le seul changement envisagé par le CN. Vous avez raison de dire qu'on a redéfini les deux régions d'exploitation des chemins de fer, qu'une partie du réseau qui se trouvait dans la région de la Baie des Chaleurs fait maintenant partie de la région de Québec. Je crois que cette décision fait suite à l'acquisition d'une autre ligne de voie ferrée et de la mise sur pied d'un service de traversier, mais je sais que vous voudrez obtenir de plus amples détails lorsque les représentants du CN seront ici. IL s'agit au fond de décisions administratives que nous aimerions laisser aux chemins de fer. La perte de ce service de comptabilité peut sembler être un désavantage—du moins pour Moncton où il y a des problèmes d'emplois... et je suppose que vous aimeriez que les chemins de fer vous disent s'ils y ont gagné en efficacité. Je suis convaincu que M. Bandeen sera heureux de vous en parler.

**M. Harquail:** Oui, il me semble que l'on aurait dû consulter les représentants de la région avant de prendre des mesures aussi radicales, surtout lorsque l'on songe au taux élevé de chômage... En hiver, le taux de chômage s'élève à 29 ou 30 p. 100 dans ma région.

[Texte]

Shifting now to the question of major capital projects, air terminal buildings. Mr. Lang, I notice that there is provision for continued expansion and development at the Charlo Airport. In these discussions now, could you give some indication that there will be no further cuts from the figures that are in these estimates?

**Mr. Lang:** I would not want to do that, Mr. Chairman, because with the pressure we are under generally in the government to restrain expenditures, we are having to take a second look at matters that we felt even a number of months ago were reasonable to go ahead with. It will often be a question of whether, in the intervening time, something with as high or higher priority appears, particularly in the same region; it may make sense to delay somewhat something in one area to proceed with the other. So I have to say we are re-examining many of these items, even as they appear in these estimates, because of the extreme pressure that really prevents us from finding additional money for things that have to be done and requires us to divert and delay.

**Mr. Harquail:** If I may, Mr. Lang, just to restate the position. Many hours of hard work have been put into it by the representatives in that region—they were here in December last in delegation, as you know. After four or five years of planning we are very close to this now. I think, if I recall correctly, at a previous committee meeting with the President of the Treasury Board he had given some indication—this was last fall—that he did not anticipate any reasons why those figures would be affected or adjusted in any way. Certainly, the reason for my touching on the matter today—since we are so close to this continued development and the plans to construct a new terminal there, and I see that it is in here under “Major Capital Projects, Air Terminal Buildings and Related Works”—is that naturally my people are quite anxious to have some indication that there would be no anticipated further cutbacks in these figures.

**Mr. Lang:** I have indicated, Mr. Chairman, the basic problem I have in having to review some of these matters but I certainly will at least have discussions with interested members prior to making such decisions.

• 1625

**Mr. Harquail:** Thank you very much, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, I am certainly getting a lot of mail on this user fee or landing fee for the light aircraft at various airports. I know we got a publication a couple of days ago from your office attempting to explain it. I do not know whether it is going to make these owners of light aircraft any happier than they were. But do I understand from that that if you do charge a fee you are only going to charge it when they fly from one airport to another?

**Mr. Lang:** It will be landing fee on a landing. I am not sure whether you are distinguishing it from the touch-and-go operations of a training flight. In that case the proposal was to charge it only on the last of the touchdown operations.

[Interprétation]

J'aimerais maintenant parler des projets d'investissement lourd, des aérogares. Monsieur Lang, je remarque que l'on prévoit continuer l'expansion et l'aménagement de l'aéroport de Charlo. Pouvez-vous m'assurer que les entretiens en cours ne laissent pas présager d'autres coupures dans les chiffres qui se trouvent dans le présent budget?

**M. Lang:** Je n'aimerais pas m'engager, monsieur le président, vu les pressions qui s'exercent généralement sur le gouvernement pour restreindre les dépenses. Nous examinons donc de près des projet qu'il y a encore quelques mois nous jugions devoir entreprendre. Souvent, il s'agit d'établir si des besoins beaucoup plus prioritaires n'ont pas été identifiés entre temps dans la région. Il est parfois logique de retarder un projet dans une région au profit d'un autre projet. Je dois donc dire que nous réexaminons nombre de ces projets, même s'ils figurent dans le budget, car les pressions considérables que nous subissons nous empêchent de trouver d'autres sources de fonds pour les projets qui doivent être réalisés. Il faut donc retarder certaines choses.

**M. Harquail:** Si vous voulez bien que nous précisions, monsieur Lang. Les représentants de cette région ont consacré de nombreuses heures d'un travail sérieux. Ils faisaient d'ailleurs parties de la délégation de décembre dernier. Après un effort de planification qui a duré 4 ou 5 ans, nous sommes presque arrivés au but. Si j'ai bonne souvenance, lors d'une réunion précédente du comité, avec le président du Conseil du Trésor, ce dernier avait laissé entendre... l'automne dernier... qu'il ne voyait aucun motif qui pourrait changer ces chiffres d'aucune façon. La raison pour laquelle j'en parle aujourd'hui... nous en sommes si près, et je vois que les crédits sont prévus à la rubrique «Grands travaux d'équipements Aérogares et Travaux connexes». Il est naturel que mes commettants aient hâte d'être rassurés qu'il n'y aura aucune autre coupure dans ce budget.

**M. Lang:** J'ai souligné, monsieur le président, quel était mon principal problème dans l'examen de certaines de ces questions, mais j'aurai certainement des discussions avec les députés intéressés avant de prendre de telles décisions.

**M. Harquail:** Je vous remercie beaucoup, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, je reçois beaucoup de courrier au sujet de cette taxe d'atterrissage, ou taxe d'utilisateur de petits avions légers à divers aéroports. Je sais que nous avons reçu il y a quelques jours de votre bureau une brochure explicative. Je ne sais pas si les propriétaires de petits avions en seront plus heureux, mais si j'ai bien compris, vous n'allez imposer une taxe que sur le vol d'un aéroport à l'autre.

**M. Lang:** Il s'agit d'une taxe d'atterrissage imposée pour l'atterrissage. Je ne sais si vous faites la distinction entre l'avion qui ne fait que se poser un instant pour repartir lorsqu'il s'agit de vols d'entraînement. Dans un tel cas, nous nous proposons d'imposer la taxe que pour l'atterrissage final.



[Text]

**Mr. Whittaker:** That is circuits and bumps, but how about taking off flying around in the immediate area of the airport and coming back to the airport?

**Mr. Lang:** It could apply in those circumstances, too.

**Mr. Whittaker:** It could apply . . .

**Mr. Lang:** Yes.

**Mr. Whittaker:** . . . in those circumstances?

It also appears to me that you could be getting into a cost factor that is a lot higher than what you can bring in in income unless you really have a very high fee. I could not really pick it out of those figures that we had in that publication, but if the figures that I did have were correct, it would appear that you could make a profit of \$10,000, and that is pretty slim, just on the take-offs and landings, on the light aircraft.

The fellow who is the PWA agent at the airport in Grand Forks, gave me all the landings that had gone on there in the year 1975. At \$2.60 for training aircraft, and that is for 3,475 landings, I imagine that would be cut down quite considerably, because I think he has built into that the circuits-and-bumps type of thing. Is \$2.60 what you are going to charge for the training aircraft—just light aircraft?

**Mr. Lang:** The \$2.60 was the basic charge, but there is an arrangement in the proposal whereby with the purchase of a book of tickets of landing, for, say, 25 landings, the price would be very, very significantly reduced. I should say, Mr. Chairman, that although I do not have those figures before me, I will certainly recheck them. But my memory is that—we were estimating on the basis of the use of computers and so on in the collection—we would be into a cost of about \$50,000 on a collection of about a \$1.5 million.

**Mr. Whittaker:** I could not get that kind of figure out of that publication, really. But I have it here for this one airport, and for last year's activity, at the \$2.60 and at the full take-offs and landings, which could be considerably less, it would come out to around \$11,000. If you have to hire somebody to collect this, if you have to hire somebody to monitor it, and I have never seen that you are able to keep these things to an eight-hour day so if you get into double hirings and that sort of thing, \$11,000 is not going to go very far at that particular airport. You mentioned putting it on the computer. How do you get it on the computer? Somebody has got to be there to plug it in and so on.

**Mr. Lang:** Someone is there.

**Mr. Whittaker:** At that airport, where you are paying?

**Mr. Lang:** Yes. Fees are collected at most of these airports now. The fact is that some aircraft have an exemption, and this proposal that we are talking about has to do with the exemption.

By the way, Mr. Chairman, I might say that I have a document on some of the other matters I would like to propose, security at airports, which hon. members might like to have and I would be glad to table that if the Committee wished to have copies of it.

[Interpretation]

**M. Whittaker:** Il s'agit de tours de piste, mais celui qui décolle pour se promener dans la région immédiate de l'aéroport et revient à l'aéroport?

**M. Lang:** Je suppose que la taxe pourrait s'appliquer dans ces circonstances également.

**M. Whittaker:** Elle pourrait . . .

**M. Lang:** Oui.

**M. Whittaker:** . . . s'appliquer dans ces circonstances?

Il me semble que vous pourriez encourir des coûts beaucoup plus élevés que ne seraient les revenus, à moins que vous imposiez une taxe très élevée. Je n'ai pas pu vraiment le trouver dans les chiffres que vous nous avez donnés dans la brochure, mais si les chiffres sont exacts, il semble que vous ne pourriez réaliser qu'un profit de \$10,000. Cela me semble un profit très mince, pour les décollages et les atterrissages d'avions légers.

A l'aéroport de Grand Forks, l'agent de la PWA m'a donné le chiffre total des atterrissages pour l'année 1975. Si vous demandez \$2.60 les avions légers d'entraînement et qu'il y a 3,475 atterrissages, je pense que ce chiffre sera réduit de beaucoup, car l'agent a inclus dans ce chiffre les tours de piste. Voulez-vous vraiment exiger \$2.60 pour les avions légers d'entraînement?

**M. Lang:** Oui; \$2.60, c'est le tarif de base, mais il serait possible d'acheter un carnet de billets d'atterrissage, disons que pour 25 atterrissages; le prix en serait considérablement réduit. Je dois dire, monsieur le président, que je n'ai pas les chiffres devant moi; je vérifierai. Si je me souviens bien, nous nous sommes servis des ordinateurs pour ces calculs, pour \$50,000 de frais que nous aurions, nous pourrions recouvrer un million et demi de dollars.

**M. Whittaker:** Je n'ai pas vraiment eu cette impression à la lecture de votre brochure. J'ai ici les statistiques d'un aéroport sur les activités de l'an dernier; au tarif de \$2.60, pour des décollages et des atterrissages complets, ce qui réduirait les totaux, vous retireriez près de \$11,000. S'il vous faut engager quelqu'un pour percevoir ces taxes et quelqu'un d'autre pour contrôler—et je ne vois pas comment limiter les activités à une durée de huit heures par jour, il vous faudra donc deux groupes d'employés—les \$11,000 de cet aéroport ne dureront pas longtemps. Vous avez parlé de le faire par ordinateur. Comment allez-vous y prendre? Quelqu'un doit être là pour le brancher par exemple.

**M. Lang:** Il y a quelqu'un.

**M. Whittaker:** A cet aéroport?

**M. Lang:** Oui. Des droits sont déjà perçus dans la plupart de ces aéroports. Certains avions sont exemptés de la taxe et cette proposition dont nous discutons s'applique justement à ces avions.

Au fait, monsieur le président, je dois dire que j'ai un document concernant certaines autres questions que j'aimerais proposer, au sujet de la sécurité des aéroports. Peut-être que les députés voudront le consulter. Je me ferai un plaisir de le déposer si vous en voulez des exemplaires.

[Texte]

**The Chairman:** Agreed?

• 1630

**Some hon. Members:** Agreed.**Mr. Whittaker:** So, Mr. Chairman, you are going to put in this fee? It is definitely coming, is it?**Mr. Lang:** We are having further discussions with the organizations representing the owners and pilots, with the objective of putting a fee in place. Obviously we have postponed the date of putting it into place in order that those discussions will be more thorough and we will be reasonably looking at alternatives in the way of operating our charges and in the way of collecting the amount that we are talking about. We are committed to the principle of having the user pay in this regard and will be attempting to find this kind of money in one form or another.**Mr. Whittaker:** The owners of light aircraft are going to be very very unhappy. They do not really know how much of this cost is theirs or should be theirs, or whether it is necessary to have any of this when the airport is there anyway, when it has to be there. I guess the only place that a member of Parliament can register his objection or complaint is here at this Committee. It would be done by Order in Council, and as there will not be any other chance to have any input into this sort of thing, I would like to register my strong objection on their behalf to this kind of a fee being charged.**Mr. Lang:** Mr. Chairman, there are two things involved in these matters. One is the general principle of user pay, and I would hope that members might generally understand and support that principle. There is always a second one, which is what is an appropriate charge, is it really fair to charge against one user as against another or against some general public purpose, and we are very open in our willingness to have discussions with the users about that question and, indeed, in due course to refine our techniques for determining what ought to be paid.

However, Mr. Whittaker, when you say that the owners are unhappy about the fee, I am of course proceeding to increase user charges or levies or charges in many services across the country in relation to transport. I will be very surprised if I find anywhere someone whose charges are being increased who rejoices about it. It probably will be rarer than man biting dog, and it is not very surprising.

On the other hand, if one accepts the principle and understands it, then one has to justify almost leaving someone out rather than including them in the principle.

**Mr. Whittaker:** Mr. Chairman, we just hope that it does not start up a lot of grass type airports or landing strips that are going to be more of a bone of contention to the flying people, and this is the kind of thing that can very easily happen. I know that most of my flying is from a grass strip on which you will not be able to catch the \$2.60.**Mr. McGrath:** You are lucky to have grass to land on.**Mr. Whittaker:** Another one that we go into is a grass airport that is kept as an auxiliary field or an emergency field for the big airplanes flying across Canada. Certainly there is really nothing there except some people for weather and they are really not necessary for the type of people flying these light aircraft. They are going to be very unhappy about using that kind of thing and I think it is going to cause a lot of contention and a lot of this type of

[Interprétation]

**Le président:** D'accord?**Des voix:** D'accord.**M. Whittaker:** Vous allez donc imposer cette taxe? C'est définitif, n'est-ce pas?**M. Lang:** Nous en discutons avec les organisations qui représentent les propriétaires d'avions et les pilotes dans ce but. Nous avons évidemment retardé la date d'application, afin que ces discussions soient plus complète et que nous puissions raisonnablement examiner d'autres façons d'imposer et percevoir cette taxe. Nous avons accepté le principe d'imposer l'utilisateur d'avions légers et nous allons essayer de trouver ces fonds d'une façon ou d'une autre.**M. Whittaker:** Les propriétaires de petits avions légers seront très, très mécontents. Ils ne savent pas quelle partie de ce coût leur appartient ou devrait leur appartenir, ou même s'il est nécessaire d'avoir ce genre de taxe alors que les aéroports sont là de toute façon, et qu'il en faut. Le seul endroit où un député peut se déclarer en désaccord ou se plaindre est ici au Comité. Ce sera fait par décret du conseil et comme il n'y aura pas d'autres occasions de discuter de cette question, j'aimerais vous dire que je suis tout à fait opposé, en leur nom, à ce genre de taxe.**M. Lang:** Monsieur le président, il y a deux choses dont il faut tenir compte. Tout d'abord, le principe général de l'utilisateur qui doit payer, et j'espère que les députés comprendront en général et appuieront ce principe. Il y a aussi le principe d'un droit approprié; est-il juste de taxer un utilisateur et non pas un autre, ou le public en général. Nous sommes très réceptifs dans nos discussions avec les utilisateurs sur cette question et, à vrai dire, sur les mécanismes à utiliser pour fixer le montant de la taxe.

Par ailleurs, monsieur Whittaker, vous dites que les utilisateurs sont très mécontents de cette taxe. Or, je suis en train d'augmenter les frais ou taxe exigés des utilisateurs pour de nombreux services connexes aux transports au Canada. Je serais très étonné de rencontrer quelqu'un qui se réjouisse de voir ses frais augmenter. Ce serait encore plus rare que de voir un homme mordre un chien, et ce n'est pas surprenant.

Par ailleurs, si l'on accepte le principe et on le comprend, il faut alors plutôt justifier l'exclusion d'une personne et non son inclusion.

**M. Whittaker:** Monsieur le président, nous espérons simplement que ce ne sera pas le début de toutes sortes d'aéroports sur gazon, ou autres pistes du même genre, qui seraient une source de mécontentement pour les pilotes. C'est une chose qui peut facilement se produire. Personnellement, j'utilise surtout des pistes sur gazon où vous ne pourrez pas imposer votre taxe de \$2.60.**M. McGrath:** Vous avez de la chance d'avoir du gazon pour vous poser.**M. Whittaker:** Nous utilisons également une piste sur gazon qui sert de piste de dérivation ou d'urgence pour les gros avions qui volent au Canada. Il n'y a habituellement personne là sauf les météorologues, des gens dont les pilotes d'avions légers n'ont pas vraiment besoin. Ils ne seront pas très contents non plus d'utiliser ces pistes; je pense que le mécontentement va grandir et les gens vont utiliser ces pistes beaucoup plus, alors que ce serait beaucoup mieux à



[Text]

flying that, I would hope, would be better done out of an airport that is already there for some other purpose.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker. Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to get into an area that has not been touched, I do not think, in the Committee as of yet, and that is the aspect of the bilingual air traffic communications. I do not think it has been touched or talked about by anybody here yet and before I get into asking the Minister some questions, I would like to state, first, that hopefully my questions can be answered specifically on the lines of air safety, because I think that is what certainly we are all concerned about and what a good many people across the country are concerned about.

• 1635

To start I would like to read into the record or read to the Minister a statement made by Mr. Keith Spicer in a television interview on March 5, 1976 on the CTV network on a program by the name of *Newsline* dealing with the whole aspect of bilingualism. I think he put it in a pretty clear kind of perspective and I would like to get the Minister to comment on it. The reporter who was interviewing him asked Mr. Spicer, and I am quoting:

There have been plenty of examples where bilingual communication has missed its mark, near collisions. You have investigated several complaints by French pilots and part of your conclusion was that if safety was to be compromised then bilingualism should be thrown out. When do you think safety is compromised?

**Mr. Spicer said:**

It is not for me to say, and I know that sounds more than unusual, but I am not going to get sucked into the technical debate. I know nothing about the technicalities. There are enough experts, perhaps too many of them around, and they are contradicting each other. But I do know where my priorities are and even if I am going to get impeached in Quebec for saying it, and I have said it to them many times, I think the Official Languages Act should be overridden in this case by the Aeronautics Act if there is any doubt or conflict between bilingualism and air safety.

**The reporter said:**

Now we are talking about questions of doubt and air safety. Is there any doubt in your mind that air safety would be compromised?

**Mr. Spicer said:**

There is doubt in everybody's mind...

I would like to ask the Minister of Transport if he can at the present time inform the Committee just where we sit as far as the bilingual air communications are concerned and I suppose mainly at the two major airports at Dorval and Mirabel, and if he can, in effect, convince the Committee that safety is not going to be compromised by the move to bilingualism in those two particular airports.

[Interpretation]

mon avis qu'on se serve des aéroports, qui existent déjà à d'autres fins.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Whittaker. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci monsieur le président. J'aimerais aborder une question qui n'a pas encore été posée ici au Comité, soit les communications aériennes bilingues. Je pense pas qu'on ait déjà mentionné ce sujet et, avant de poser mes questions au ministre, j'aimerais tout d'abord préciser que j'espère obtenir des réponses basées uniquement sur les facteurs de sécurité aérienne car c'est ce qui nous préoccupe tous et ce qui préoccupe également un grand nombre de gens au Canada.

J'aimerais tout d'abord consigner au procès-verbal ou lire à l'intention du ministre une déclaration de M. Keith Spicer faite à la télévision, le 5 mars 1976, au réseau CTV, au programme *Newsline*. Il parlait de bilinguisme. Je pense qu'il a placé toute la question dans une perspective très claire et j'aimerais que le ministre nous dise ce qu'il en pense. Le journaliste qui a interviewé M. Spicer lui a demandé, je cite:

Il y a eu bien des exemples où les communications bilingues ont manqué leur coup et il même failli y avoir des collisions. Vous avez enquêté sur plusieurs plaintes présentées par des pilotes francophones et avez conclu, entre-autres, que s'il fallait faire des compromis pour la sécurité, le bilinguisme devrait être abandonné. Croyez-vous que la sécurité soit compromise?

**M. Spicer a répondu:**

Ce n'est pas à moi de le dire; je sais que ça vous semble un peu inhabituel, mais je ne vais pas me laisser entraîner dans un débat technique. Je n'y connais rien. Il y a suffisamment d'experts, il y en a même peut-être trop, qui se contredisent les uns les autres. Je sais quelles sont mes priorités et, même si je dois être attaqué au Québec pour cela, je répéterai, comme je l'ai fait à maintes reprises, que la Loi sur les langues officielles devrait céder la pas à la Loi sur l'aéronautique, dans un cas comme celui-ci, où y a doute ou conflit entre le bilinguisme et la sécurité aérienne.

**Le journaliste a répliqué:**

Nous parlons de questions de doute au sujet de la sécurité aérienne. Croyez-vous qu'il y ait un risque quelconque que la sécurité aérienne soit compromise?

**M. Spicer a répondu:**

Il y a un doute dans l'esprit de tous...

J'aimerais demander au ministre des Transports s'il peut dire au Comité où nous en sommes dans cette question des communications bilingues aériennes, surtout aux deux aéroports principaux de Dorval et Mirabel. Peut-il convaincre le Comité que la sécurité ne sera pas compromise par cette décision d'assurer des communications bilingues dans ces deux aéroports?

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I could refer the Committee to the statements which I have made in relation to our proposed progress in testing procedures and implementing them. Those statements are still by and large the framework we are following with perhaps a slight variation in time frame. We may be a little behind the schedule that had been last outlined. Our view is that safety is pre-eminent. I have said that, I say that. That remains the test that we have to be concerned about. We are looking at the progress to bilingualism with the search for the procedures which will assure the level of safety which we have always been proud of in this country. That was the burden of the statement I made and the basis of the very careful steps we would take before we took any particular steps in relation to our bilingual communications and that is the road we are travelling.

**Mr. Murta:** That is fine for the Minister to say, but once again it does not, in effect, waylay any fears as to what might take place. I think the statement made by Mr. Spicer, that if there is any doubt at all, is what really concerns a good many people. Certainly the Minister through his statements has not really waylaid that fear.

We have a statement, for example, by Walter McLeish who is a former Director of the Civil Aeronautics saying that it would be necessary, in his opinion at least, to reduce the rate of air traffic movements by 30-50 per cent to ensure that safety is not compromised. These are the kinds of statements that are being made by people outside the Minister and his Department. Of course, we had the air traffic controller people's taking a different position. You have not convinced, Mr. Lang, anybody in this country that what you are doing is a step for safety. There are lots of other reasons why, we have heard them all and we all have heard them. What can be said, what can be done, to demonstrate, for example, that this, in fact, will be safe? If you find out through your simulator training program, for example, that it is not safe, that there is this degree of uncertainty, would you be willing to cancel the program in that case?

**Mr. Lang:** I indicated that the progress depended upon safe procedures so I have answered that question. I think it should be observed that a statement just as broadly and probably taken out of context, as you have quoted from Mr. Spicer...

• 1640

**Mr. Murta:** No, it was not taken out...

**Mr. Lang:** ... I just make the point that the only safe way, the only absolutely safe way in relation to flying is not to fly; it is the same thing in life, you cannot move anywhere without increasing some risks, I suppose.

**Mr. Murta:** Oh, well!

**Mr. Lang:** But it is a matter of degree. Obviously too it is a question of the standard of safety. We have achieved a high one in Canada, the highest in the world, and we will maintain that kind of standard in our progress.

**Mr. Murta:** That is about all.

**Mr. Lang:** But obviously you can always be safer with longer air strips, more landing lights, more radar.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Monsieur le président, je pourrais renvoyer le Comité aux déclarations que j'ai faites concernant les progrès que nous nous proposons de réaliser dans les méthodes d'essai et leur mise en application. Ces déclarations reflètent toujours notre position à ce sujet, même s'il y a peut-être une petite variante dans l'élément temps puisque nous sommes peut-être un peu en retard sur le programme que nous nous étions fixés. A notre avis, la sécurité est souveraine. Je l'ai déjà dit et je le répète. Elle demeure le facteur primordial. Nous examinons les progrès du bilinguisme en cherchant des méthodes qui garantiront le niveau de sécurité dont nous avons toujours été fiers dans notre pays. C'était la teneur de ma déclaration, qui reste la base des mesures très prudentes que nous prendrons avant de décider quoi que ce soit dans nos communications bilingues. Voilà où nous en sommes.

**M. Murta:** C'est facile à dire monsieur le ministre, mais cela n'empêche pas certaines craintes de subsister. Je crois que la déclaration de M. Spicer reflète bien les préoccupations des gens. Le ministre, par sa déclaration, ne les a pas dissipées.

Nous avons ainsi une déclaration de Walter McLeish, ancien directeur de la navigation aérienne civile, qui a dit qu'il serait nécessaire, à son avis, de réduire le trafic aérien d'au moins 30 à 50 p. 100 pour que la sécurité ne soit pas compromise. C'est le genre de déclarations que font d'autres personnes que vous, monsieur le ministre. Évidemment, les contrôleurs du trafic aérien adoptent une position différente. De fait, monsieur Lang, vous n'avez convaincu personne que vous agissez pour protéger la sécurité. Il y a bien d'autres raisons, nous les avons toutes entendues. Que peut-on dire, que peut-on faire, comment peut-on prouver qu'il n'y aura aucun risque en matière de sécurité? Si vous vous rendez compte, par exemple lors de vos programmes de simulation de vols, que ce n'est pas sécuritaire, qu'il y a un certain degré d'incertitude, êtes-vous disposé à annuler le programme?

**M. Lang:** Je vous ai dit que cela dépendait des mesures de sécurité et j'estime que j'ai répondu à votre question. Je vous ferai cependant remarquer que vous citez M. Spicer hors contexte...

**M. Murta:** Mais pas du tout...

**M. Lang:** ... et n'oubliez pas non plus que la meilleure méthode serait de ne pas voler du tout. C'est toujours pareil, on ne peut pas se déplacer sans un minimum de risques.

**M. Murta:** Allons bon!

**M. Lang:** Tout est relatif. De toute évidence, c'est également une question de normes de sécurité; je vous dirais d'ailleurs, que les nôtres sont les meilleures au monde et que nous entendons bien les maintenir ainsi.

**M. Murta:** Rien de plus.

**M. Lang:** On peut du reste toujours améliorer les choses en allongeant les pistes, en augmentant le nombre des phares d'atterrissage et des radars.



[Text]

**Mr. Murta:** Mr. Minister, that is not the point.

**Mr. Lang:** By spending an extra \$5 billion on air infrastructure right now we can have a higher level of safety but one has to reach some reasonable judgments about what is possible and what is reasonable in that regard to draw some lines. Actually the quote from Mr. McLeish was rather taken out of context as well and to suggest that he is someone from outside the Department misses the point that he will be very much involved in the Department in the very judgment about what procedures are safe.

**Mr. Murta:** Once again, Mr. Minister, I do not think you are waylaying any fears whatsoever. You have been quoted in saying—and once again you may say that I am out of context—from my knowledge anyway that there is no evidence up to date of undue or unsafe incidents resulting from the use of either official languages at the present airports. CALPA have said publicly and I have some of the material that they have put out, some of the reports from the pilots, that there have been more than 20 near misses. They have sent this information to the MOT for investigation. There has been no reply either from the MOT or yourself. Would you comment on that because on the surface it looks like some form of cover-up as far as your Department is concerned?

**Mr. Lang:** I have said before that we have not had those so-called incidents brought to our attention in order to investigate them. We have searched everywhere. We have not yet had them brought to our attention so it is really quite irresponsible for you to go on making a statement based on those so-called incidents without at least going back from now on and checking with your source to see where they think those incidents are. I would like to know about them.

**Mr. McGrath:** It is public record.

**Mr. Murta:** I could tell you, for example . . .

**Mr. McGrath:** It is public record.

**Mr. Murta:** . . . Air Canada flights . . .

**Mr. Lang:** It is a statement by somebody on public record which . . .

**Mr. Murta:** It is the pilots' association.

**Mr. Lang:** . . . I have indicated is not true. We do not have any record of those having been brought to our attention.

**Mr. Murta:** For example, there is Air Canada flight 554, November 9, 1974 that was reported. It is right here and it was sent to MOT and there has not been a word from MOT and certainly you were not the Minister at that time, yet there still has not been any response. And there are more and they have certainly been circulated. You must have seen them.

**Mr. Forrestall:** August 18, 1975. Go on; there are hundreds of them and you know it.

**Mr. Lang:** They were not brought to our attention.

**Mr. Forrestall:** You are the one who is being misleading, Mr. Minister. Face the question. There are many of them.

[Interpretation]

**M. Murta:** Vous n'y êtes pas du tout.

**M. Lang:** Si nous dépensions 5 milliards de dollars supplémentaires pour nos installations aériennes, il est entendu que nous atteindrions un niveau de sécurité plus élevé mais il faut faire preuve de jugement et rester dans les limites du possible et du raisonnable. Vous avez également cité les paroles de M. McLeish hors de leur contexte; vous dites qu'il ne fait pas partie du ministère mais vous oubliez qu'il sera consulté lorsque le ministère tentera de déterminer quelles sont les procédures les plus sûres.

**M. Murta:** Monsieur le ministre, je ne crois pas que vos paroles apaisent les craintes de la population. Vous allez sans doute dire que je vous cite hors-contexte, mais on vous a entendu déclarer que, jusqu'à maintenant, on n'avait pas connu d'incidents malheureux par suite de l'utilisation de l'une ou l'autre des langues officielles dans les aéroports. L'Association canadienne des pilotes a déclaré publiquement, et elle l'a écrit, que les pilotes avaient signalé plus de vingt cas où des accidents s'étaient presque produits. Elle a fait parvenir ces renseignements au ministère des Transports, pour qu'il fasse enquête. Le ministère n'a pas jugé bon de lui répondre, pas plus que vous-mêmes du reste. Auriez-vous des observations à faire car, à première vue, il semble que votre ministère veuille camoufler quelque chose?

**M. Lang:** Je vous ai déjà dit que nous n'avions pas eu vent de ces incidents et qu'on ne nous avait jamais demandé de faire enquête. Nous avons effectué des recherches et personne n'en a entendu parler; je trouve tout à fait irréfléchi de votre part de parler de ces soi-disant incidents sans vous donner la peine de vérifier si vos renseignements sont justes. J'aimerais en savoir plus long.

**M. McGrath:** Mais c'est bien connu.

**M. Murta:** Je pourrais vous dire par exemple . . .

**M. McGrath:** C'est bien connu.

**M. Murta:** Le vol Air Canada . . .

**M. Lang:** Il s'agit d'une déclaration que . . .

**M. Murta:** Il s'agit d'une association de pilotes.

**M. Lang:** . . . j'ai dénoncée. Nous n'avons jamais eu vent de ces incidents.

**M. Murta:** Le vol Air Canada 554 du 9 novembre 1974 a échappé de justesse à un accident. Voilà un dossier que l'on a envoyé au ministère des Transports, qui est demeuré muet. Il est vrai que vous n'étiez pas ministre à ce moment-là mais la réponse se fait toujours attendre. Il y en a d'autres et les dossiers vous ont sûrement été transmis. Vous les avez reçus.

**M. Forrestall:** Le 18 août 1975. Il y en a des centaines et vous ne l'ignorez pas.

**M. Lang:** Je n'en ai jamais eu vent.

**M. Forrestall:** Monsieur le ministre, vous essayez de nous induire en erreur. Soyez réaliste. Ces incidents ont eu lieu.

[Texte]

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Murta:** I have one more question. Obviously the Minister is going to do what he wants and in effect, to hell with anything else; you are going to push your program through.

**Mr. Lang:** That is completely unfair.

**Mr. Murta:** That is true. And you have never been able to waylay any kind of . . .

**Mr. Lang:** I would like to know . . .

**The Chairman:** Order.

**Mr. Murta:** I would like to ask you just one more question.

**Mr. Lang:** What could I do to allay your fears?

**Mr. Murta:** All right, exactly. That is my next question.

**Mr. Lang:** You tell me.

**Mr. Murta:** I will. Would you be willing to call an impartial public inquiry into the aspect of bilingualism . . .

**Mr. McGrath:** Hear, hear!

**Mr. Murta:** . . . that we have been talking about?

**Mr. McGrath:** That is right.

**Mr. Lang:** That would be at this stage premature.

**Mr. Murta:** Well, all right then.

**Mr. Lang:** All right, Mr. Chairman, look. Right now at this point in time so far as I know the people that are opposing bilingualism in air traffic control are not really arguing seriously against what we have done to this date, namely the introduction of visual flying rules in both languages at five airports including Quebec City as the largest.

**Mr. Murta:** That is right, I agree.

**Mr. Lang:** They are not arguing with our move towards ground-to-ground services in French, air-advisory services in French. Where they are starting to argue is what may in the end be done in relation to further extension of visual flying rules to a couple of other airports and the question of introduction of bilingual control in IFR. Now, they are arguing about what may or may not be safe in the circumstance where we have not yet tested to our satisfaction what can be done and can be done with safety. We have told you that it is to be done with safety. Now, that is a very important statement; that is our basis of operation. We are going to be finding the procedures.

• 1645

Now, surely the time for a sensible argument is at a point when we have got some procedures and are proposing that they, in fact, are useful. At that point in time I will be glad to have further arguments on the exact procedures, with all your technical knowledge or whoever you would like to bring forward to have a look at it.

We are asking for all those who know anything about it to participate in the very testing of the procedures. What better can we have than that at this stage, I would ask.

[Interprétation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Murta:** J'aurais une autre question à poser. De toute évidence le ministre n'en fera qu'à sa tête, en se moquant bien du reste. Il n'y a que votre programme qui compte.

**M. Lang:** Votre remarque est tout à fait injuste.

**M. Murta:** Mais j'ai raison. Vous n'avez jamais pu apaiser quoi que . . .

**M. Lang:** J'aimerais savoir . . .

**Le président:** A l'ordre.

**M. Murta:** J'aurais une autre question à poser.

**M. Lang:** Que pourrais-je faire pour apaiser vos craintes.

**M. Murta:** Voilà précisément le sujet de ma prochaine question.

**M. Lang:** Dites le moi.

**M. Murta:** Consentiriez-vous à lancer une enquête publique impartiale sur cet aspect du bilinguisme . . .

**M. McGrath:** Bravo!

**M. Murta:** . . . sur l'aspect dont nous venons de parler?

**M. McGrath:** Très bien.

**M. Lang:** C'est trop tôt pour le faire.

**M. Murta:** Bon, je m'incline.

**M. Lang:** Laissez-moi vous expliquer. Pour l'instant, ceux qui s'opposent au contrôle bilingue du trafic aérien ne s'opposent pas vraiment à ce que nous avons accompli jusqu'à maintenant, à savoir l'utilisation des VRF, les règlements de vols visuels, dans les deux langues, dans cinq aéroports, y compris celui de Québec, le plus grand d'entre eux.

**M. Murta:** Oui, je sais.

**M. Lang:** Personne ne s'oppose à des services terrestres en français ni aux services de conseillers en français. Nous commençons à envisager ce que nous pourrions faire pour étendre l'utilisation des ces VFR à un ou deux autres aéroports et nous songeons à un contrôle bilingue pour les vols internationaux. On parle déjà de sécurité pour des mesures que nous n'avons même pas encore mises à l'essai et dont nous n'avons pas encore évalué la sécurité. Nous vous avons bien dit que nous serions très prudents; nous le pensions et nous entendons bien respecter ce principe fondamental. En ce moment nous cherchons encore quelles seraient les mesures les plus judicieuses.

Il vaudrait mieux attendre, pour soulever des objections, que les procédures aient été définies et mises à l'essai. A ce moment-là, je pourrai en parler longuement et vous pourrez consulter nos experts et tous ceux qui, à votre avis, méritent d'être consultés.

Nous demandons à tous les experts de nous aider à évaluer nos procédures. Que pourrions-nous faire de plus à ce stade-ci?



[Text]

**Mr. Murta:** The problem, Mr. Minister, is that you have made the decision and you are going to find a vehicle to go ahead and implement that decision.

**Mr. McGrath:** And try to justify it.

**Mr. Murta:** That is what you are doing.

**Mr. Lang:** Provided we are satisfied about safety, which is the very, very ultimate that you are asking for.

**Mr. Murta:** And if you are not satisfied about safety, then the whole program could be looked at again—put it that way. Or revamped.

**Mr. Lang:** If we could not find procedures that satisfied us about safety, obviously that would be the end of the matter.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

Mr. Cadieu.

**Mr. Cadieu:** Mr. Chairman, my questioning is on a different subject and possibly the Minister would not care to comment on it at this time. It is with regard to rail line abandonment. These hearings are still going on and there have been quite a number in my area; and I understand that there are two hearings to be held yet in the area.

What I was wondering about, in the event that these lines were to be kept, is that I have been working for a long time to get a gap filled in—but perhaps the Minister would not be prepared to say anything on that. I am talking now about the gap from Frenchman Butte to Heinsburg, Alberta, which I have been talking about for 15 or 20 years. However, I am not going to ask the Minister to try to answer that when these rail line abandonment meeting are still on.

The one thing I would like to have him comment on is this. I have heard quite a lot this winter about the CNR and the CPR co-operating in some cases. Now, in my area—in my constituency in particular—if the CN were to take over the CP, which has running rights on a lot of CN lines, I am sure they would be prepared to give the people some kind of service where they are not getting it at the present time. Would your department interfere in this?

I do not see why, for instance, the CPR should have running rights for 90 miles over the CNR line, to take all the wealth of the Meadow Lake country—to have the whole rights for that—when the CNR has pioneered that country. I have nothing against the CPR any more than I have against the CN but neither one of them is giving the area the service that it requires, and it is just because they cannot get together or they have got a charter that, in the earlier days, they should not have had.

Going back to the pioneers who settled this great area—the passenger service has been done away with but surely to God we need this express service and freight service for hauling grain. How much better service we could get if these two large companies could put their books together and say, "Here, you give the people this service or we will do it".

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I would only, I think, like to say that the issue of whether or not certain lines would be better operated by the railroad other than the one that is now operating that stretch of line is being put quite frequently before the Hall Commission and I would not be surprised to see some comments from the Hall Commission on this. Certainly its terms of reference are broad enough to include that issue in its final results.

[Interpretation]

**M. Murta:** Monsieur le ministre, voici ce qui m'inquiète: vous avez déjà pris une décision et vous allez faire l'impossible pour la mettre à exécution.

**M. McGrath:** Après quoi, vous la justifierez.

**M. Murta:** Vous le faites déjà.

**M. Lang:** Tout ce que vous voulez c'est que la sécurité soit préservée.

**M. Murta:** Et si la sécurité n'est pas préservée à notre satisfaction, qu'on révise le programme... pour ainsi dire. Qu'on le repense.

**M. Lang:** Si nous ne pouvons pas trouver de procédures satisfaisantes pour sauvegarder la sécurité, nous nous arrêtons là.

**Le président:** Merci monsieur Murta.

Monsieur Cadieu.

**M. Cadieu:** Mes questions ont trait à un autre sujet dont le ministre ne voudra peut-être pas parler pour l'instant. Il s'agit de la suppression de certaines lignes de chemins de fer. Les audiences se poursuivent; plusieurs ont été tenues dans ma région où l'on se propose d'en tenir encore deux.

Je me demande ce qui se produirait si ces lignes étaient maintenues car, depuis longtemps, je cherche à combler une certaine lacune... Je ne sais pas si le ministre est prêt à répondre à cela. Par exemple cela fait 15 ou 20 ans que l'on songe à établir un service entre Frenchman Butte et Heinsburg en Alberta; je n'irai pas jusqu'à demander au ministre de se prononcer là-dessus puisque les audiences ne sont pas encore terminées.

J'ai beaucoup entendu parler de la collaboration entre le CN et le CP. Dans ma région, dans ma circonscription notamment, si le CN devait assurer désormais les services offerts par le CP qui ont des droits de passage sur plusieurs voies ferrées du CN, je suis sûr que cette société serait prête à fournir à la population un service dont elle ne jouit pas présentement.

Je ne vois pas pourquoi, par exemple, le CP aurait des droits d'exploitation sur 90 milles de voies du CN et recueillerait tous les bénéfices de la région de Meadow Lake alors que c'est le CN qui a été le premier à nous assurer un service ferroviaire. Je n'ai rien contre la Société CP et, de fait, j'aurais plus à dire contre le CN, mais ni l'un ni l'autre n'a fourni à cette région un service convenable. Tout cela provient d'un manque de collaboration ou de la charte qui existe depuis le début et qui, du reste, n'aurait jamais dû exister.

Revenons aux pionniers qui ont colonisé cette magnifique région: qu'on supprime le service-voyageurs, soit. Mais, grand Dieu, qu'on conserve le service express ou le service de transport des marchandises pour faire circuler les céréales. Le service s'améliorerait du tout au tout si seulement les deux compagnies voulaient bien se rencontrer et dire: «Voilà, ou bien c'est vous, ou bien c'est nous qui fournissons ce service à cette population».

**M. Lang:** Monsieur le président, je ne dirai qu'une chose: tout ce problème des lignes qui seraient mieux exploitées par une société plutôt que l'autre, est souvent exposé à la Commission Hall et je ne serais pas étonné que cette Commission ait quelque chose à dire là-dessus. Son mandat est assez souple pour lui permettre d'étudier cette question.

[Texte]

**Mr. Cadieu:** If the Hall Commission do not recommend abandonment of these lines, would you favour the building of that gap from Frenchman Butte to Heinsburg, Alberta?

**Mr. Lang:** I do not know the total cost benefit of that proposition but, again, the possible addition of certain stretches of line may well result from the findings of the Hall Commission.

**Mr. Cadieu:** I look at this as part of the main line on the north side of the North Saskatchewan River. How could it hope to pay when there is a 38-mile gap that has never been finished?

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cadieu.

Mr. Rodriguez.

• 1650

**Mr. Rodriguez:** Mr. Chairman, I think I mentioned this matter to the Minister once before but got no response. It deals with this centralization of the revenue accounting department in Capreol. It is not as in the case presented by a member earlier, going from Campbellford to Mountain, an area that has less jobs; it is going from Capreol to Toronto.

Here we have the government trying to decentralize their operation in other departments and there is a government supported railway doing just exactly the opposite.

They may very well argue that this might be more efficient but three years ago they attempted to relocate the revenue accountants in Toronto and because of the opposition of the towns-people, it was negated. They are trying again. I am very concerned about that, the community is very concerned; 11 jobs in Capreol is as disastrous as 100,000 jobs in Toronto. Surely we are not going to put the community on the dole when the CNR obviously has no good reason for relocating them.

**Mr. Lang:** I would only say, Mr. Chairman, that I do not yet have a commentary from the CNR on that. I think it is a worthwhile point to know about in terms of how much benefit is supposed to be achieved.

**Mr. Rodriguez:** The other question deals with the CNR supercontinental service, Mr. Chairman. I am very concerned about the manner in which the Canadian National Railways is conducting that service. It seems to me they let the service run down so passengers do not use it and then turn around and use that to justify the termination of the service.

There are several things they are doing wrong, Mr. Minister, and several things which upset the workers on that line. For example, the line operated between Capreol and Ottawa takes two hours over the time it actually should take. The old steam locomotives ran between Capreol and Ottawa in six hours. They are now doing it in eight hours plus.

**Mr. McGrath:** That is progress.

**Mr. Rodriguez:** The train is moving through communities at midnight, at one o'clock in the morning, at two o'clock in the morning. They have cut off one of the sleeping cars on the train. They have eliminated the dining car between Capreol and Winnipeg. It has now gone up to 70 cents for a bloody sandwich and when the train comes in to Capreol they are dumping 70 of the sandwiches. It

[Interprétation]

**M. Cadieu:** Si la Commission Hall ne recommande pas la suppression de ces lignes, consentirez-vous à ce que l'on établisse enfin un service entre Frenchman Butte et Heinsburg en Alberta?

**M. Lang:** Je ne sais pas quelle serait la rentabilité d'un tel projet mais, une fois de plus, il est fort probable que la Commission Hall recommande l'aménagement de certains tronçons de voies ferrées.

**M. Cadieu:** A mon avis, ce tronçon fait partie de la voie principale qui longe la rive septentrionale de la rivière Nord Saskatchewan. Comment peut-on s'attendre à ce qu'un chemin de fer soit rentable avec une interruption de 38 milles sur la voie ferrée?

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci monsieur Cadieu.

Monsieur Rodriguez.

**M. Rodriguez:** Monsieur le président. J'ai déjà posé ma question au ministre et il n'y a pas répondu. Il s'agit du service de comptabilité des revenus à Capreol. Ce cas n'a rien à voir avec celui qu'a présenté un de mes collègues qui parlait d'un déplacement de Campbellford vers Mountain, région où il y a moins d'emplois. Dans mon cas il s'agit d'un déplacement de Capreol à Toronto.

Le gouvernement essaie de décentraliser ses activités ministérielles et la société de chemins de fer gouvernementale va en direction opposée.

Il se peut que ce soit pour des raisons d'efficacité qu'il y a trois ans on a voulu démanteler le service de comptabilité des revenus à Toronto mais, à ce moment-là, les citoyens de la ville ont protesté et on y a renoncé. Or, voilà que ça recommence. Cela me préoccupe beaucoup, et la population aussi. La perte de onze emplois à Capreol est tout aussi désastreuse que la perte de 100,000 emplois à Toronto. Je ne vois pas pourquoi en mettrait toute une communauté en péril alors que le CN n'a aucune raison de déplacer ce service.

**M. Lang:** Tout ce que je peux vous dire c'est que le CN ne m'en a pas encore informé. Je crois qu'il faudrait étudier les avantages que présente un tel déplacement.

**M. Rodriguez:** Ma deuxième question a trait au supercontinental du CN. La façon dont le CN fournit ce service ne me convient pas du tout; en effet, on laisse le service se détériorer à tel point que les voyageurs le boudent et que la société se sent justifiée de réclamer la suppression du service.

Il y a beaucoup de choses qui ne vont pas et beaucoup de choses qui dérangent les cheminots. Par exemple, le train met deux heures de plus que nécessaire pour franchir la distance entre Capreol et Ottawa. Les anciennes locomotives à vapeur franchissaient la distance entre Capreol et Ottawa en six heures. On met maintenant huit heures ou plus.

**M. McGrath:** Quel progrès.

**M. Rodriguez:** Le train passe dans certaines agglomérations à minuit ou à une heure du matin ou même à deux heures du matin. On a supprimé un des wagons-lits de même que le wagon-restaurant entre Capreol et Winnipeg. Il faut maintenant payer 70c. pour un malheureux sandwich et une fois que le train arrive à Capreol, on jette 70 sandwiches à la poubelle. Il serait préférable de vendre les



[Text]

seems to me it would make more sense if they sold the sandwiches for a price that people would pay and sell all the sandwiches rather than dump the darn things here.

On the other hand, what have they done, Mr. Chairman? They have turned around and hired these chaps who now run around with blue coats and grey pants and they call them customer advisory service. They have hired 42 of them at a cost, I understand, of some \$2-odd million. They have a bedroom on the train and they run around—I was sitting the other night having a beer and here was this fellow with a blue coat handing me a train cut-out.

**Mr. McGrath:** Balderdash.

**Mr. Lang:** Are you criticizing his judgment?

**Mr. Rodriguez:** This is the same company that applied to the Canadian Transport Commission to eliminate the supercontinental service.

**An hon. Member:** Have you got something against bingo?

**Mr. Rodriguez:** I have nothing against bingo, as a matter of fact, I won a bottle opener playing bingo.

But, Mr. Chairman, the point I want to make is that while they are studying the matter now as to the best way to improve the passenger service, the CNR is allowing the service to deteriorate and are using that deterioration to justify the elimination any kind of transcontinental service.

The men who work on the rails have told me that there were times when they had 18 cars and they were filled; there was a face in every window. It seems that slowly they have deteriorated the service to the point that I went through a car last Monday night and only seven passengers in the two day-niters. Mr. Chairman, the taxpayers picked up, I think it was \$40-odd million last year. That does not seem very fair to me.

I think, as Minister, you should inform the CNR that that practice has to cease. They must provide upgraded, efficient and effective service until a future decision is made as to how we are going to move.

**Mr. Hnatyshyn:** Give it a chance. Give it a chance to pay.

• 1655

**Mr. Lang:** Well, I would only say, Mr. Chairman, that I presume at least that slower train will have one advantage: Mr. Murta will probably ride it because it is safer. He is taking those extra two hours. But I certainly hope that the CTC...

**Mr. Murta:** With that attitude, I dismay, Mr. Minister.

**Mr. Lang:** I certainly hope that the CTC will have no trouble in judging the potential of rail service based on the kind of service we foresee rather than the kind of service that has been provided as a result of the kind of disincensive we have had in the system up to this point.

**Mr. Rodriguez:** But the point I am making, Mr. Chairman, is that they are still deteriorating the service now. It seems to me that turning around and asking the taxpayers to subsidize them is not fair when they ought to have some commitment for at least providing an effective service using the facilities they have now. I also want to point out the unsafe—I am glad you mentioned safety—conditions of the lines. They have reduced the number of rail gangs, the number of men in each gang and they have increased the

[Interpretation]

sandwichs à un prix abordable plutôt que de jeter des sandwichs invendus à la poubelle.

Voyons maintenant un peu ce que le CN a à son actif. On a embauché un équipage qui se pavane en uniforme bleu et gris pour assurer un service de conseil aux voyageurs. On en a embauché 42 au total et cela coûte environ 2 millions de dollars. Ces employés ont des chambres à coucher à bord du train et l'autre soir j'étais assis devant une bière et l'un d'entre eux m'a apporté un train en carton.

**M. McGrath:** Balivernes.

**M. Lang:** Dites-vous cela au sujet de son jugement?

**M. Rodriguez:** Et voilà que cette même société demande à la Commission canadienne des transports de supprimer le supercontinental.

**Une voix:** Vous n'aimez pas le bingo?

**M. Rodriguez:** Je n'ai rien contre le bingo et du reste j'ai déjà gagné un ouvre-bouteille en jouant au bingo.

Mais monsieur le président, voilà où je veux en venir: en ce moment on essaie de voir comment on peut améliorer le service-voyageurs, et le CN, en même temps, ne fait rien pour empêcher son service de se détériorer. Il va même jusqu'à invoquer cette détérioration du service pour justifier la suppression du service transcontinental.

Les cheminots m'ont dit qu'à une certaine époque, le train avait 18 wagons, tous pleins de voyageurs. Le service s'est détérioré petit à petit à petit et lundi soir je n'ai pu compter que 7 passagers dans un wagon. Monsieur le président, l'année dernière cela a représenté pour les contribuables environ 40 millions de dollars et cela me semble injuste.

Le ministre devrait informer le CN qu'il est temps qu'il corrige la situation et qu'il fournisse un service meilleur et efficace tant que des décisions ne seront pas prises.

**M. Hnatyshyn:** Qu'on fournisse aux chemins de fer la chance de prouver qu'ils peuvent être rentables.

**M. Lang:** Monsieur le président, on peut dire en tout cas qu'un train plus long comporterait cet avantage que M. Murta l'emprunterait car il le considérerait plus sûr. Il est à espérer que la Commission canadienne des transports...

**M. Murta:** Votre attitude me renverse, monsieur le ministre.

**M. Lang:** Espérons que la Commission canadienne des transports n'aura pas de mal à juger de l'avenir des chemins de fer en se fondant sur les possibilités de service plutôt que sur l'expérience passée qui a subi le fléau des maux inhérents au système.

**M. Rodriguez:** Monsieur le président, le service continue de se détériorer en ce moment. Il me semble injuste de demander aux contribuables de subventionner cette société si elle n'a pas l'intention de fournir un service efficace au moyen des installations actuelles. Je suis content que vous ayez mentionné la question de sécurité car aujourd'hui, les trains ne sont plus très sûrs. On a réduit le nombre des cheminots et le nombre de l'effectif de chaque alors qu'on augmenté la charge de travail. En conséquence, les trains

[Texte]

amount of line for which the gang is responsible. As a result, often the train is late because of a derailment. The rail is in very bad condition now between Capreol and Ottawa.

**Mr. McGrath:** Did you ever think there are people who might want to take that trip?

**Mr. Rodriguez:** Yes. But, Mr. Chairman, the point I want to get to the Minister is: Can you do something about having the railways at least honour a commitment to providing the best possible service under the present conditions? They are allowing the line to deteriorate and I do not think that is fair. It is not fair to the workers on those lines; it is not fair to the taxpayers of Canada; and it is not fair to those people who do ride the trains.

**Mr. Lang:** Well, our whole objective is to change that very quickly.

**The Chairman:** For the honourable member's information, as soon as we are back from the Easter break, the first three meetings are with CTC, and then shortly after, CNR, I believe, will be before the Committee. Maybe we can pursue this then.

**Mr. Rodriguez:** Well, Mr. Chairman, fine, but the Minister is the one who is putting in the money share for the railways. It seems to me that who is paying shots should be calling them, or at least having some say in the shots. I do not think he is just acting as a money holder and he just hands it out; it is the taxpayers' bucks.

We are talking about restraint now. Do you think those guys on the railway lines do not know what is going on? Do you not think they get upset about it? They sure as heck do.

**Mr. McGrath:** Amen. That is a good note to end on.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Rodriguez.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, although I welcome the reassurance the Minister has given a moment or two ago, if the International Federation of Airline Pilots designates the air space over Quebec as an unsafe area and directs CALPA accordingly, what position does that leave us in? What do you see as being the difficulties arising out of that?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I think it is really a question of a reasonable approach. As I pointed out to Mr. Murta, there is really not great disagreement with what we have done to this point, so this is rather a reaction to something in the future. I noticed the comment from a meeting in Mexico by IFALPA and their concern about whether we were going ahead in some unsafe way. I found it rather strange that the pilots would do this in an international meeting in Mexico where they landed in an air space where Spanish and English are both in use. But I will wait for their explanation of that.

**Mr. Forrestall:** Of course, all airports in the world speak another language, but speaking as one who has landed in most countries of this world, sir, they all speak English.

[Interprétation]

ont souvent du retard à cause de déraillements. La voie ferrée est en très mauvais état entre Capreol et Ottawa.

**M. McGrath:** Croyez-vous que quelqu'un ait jamais songé à faire ce voyage?

**M. Rodriguez:** Oui. Voilà où je veux en venir: pourriez-vous faire quelque chose pour obliger les sociétés de chemins de fer à respecter leurs engagements? On laisse le service se détériorer et ce n'est pas juste. Ce n'est pas juste à l'égard des travailleurs et ce n'est pas juste à l'égard des contribuables, pas plus du reste qu'à l'égard des voyageurs.

**M. Lang:** Nous cherchons à modifier la situation le plus rapidement possible.

**Le président:** A titre indicatif tout de suite après le congé de Pâques, nous aurons trois séances consacrées à la Commission canadienne des transports après quoi nous recevrons les responsables du CN. Nous pourrions peut-être reprendre cette question à ce moment-là.

**M. Rodriguez:** Très bien, monsieur le président, mais il n'en demeure pas moins que c'est le ministre qui verse les subventions aux chemins de fer. Il semble que c'est celui qui paie qui devrait faire des réclamations. Son rôle ne se limite pas à déboursier de l'argent, surtout celui des contribuables.

Nous sommes en période de restrictions et croyez-vous que les cheminots ne savent pas ce qui se passe? Croyez-vous qu'ils ne s'inquiètent pas? Ils s'inquiètent, c'est moi qui vous le dis.

**M. McGrath:** Amen. C'est une bonne façon de terminer.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Rodriguez.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je suis content des paroles rassurantes que le ministre a prononcées il y a un instant mais qu'arrivera-t-il si la Fédération internationale des pilotes de ligne désigne l'espace aérien situé au-dessus du Québec comme zone dangereuse et donne certaines consignes à l'Association canadienne des pilotes de lignes? Quelles seront les difficultés qui se poseront alors?

**M. Lang:** Monsieur le président, je crois qu'il suffit d'être raisonnable. Comme je l'ai dit à M. Murta, personne ne s'oppose à ce que nous avons fait jusqu'à présent et on s'inquiète plutôt de certaines mesures, qui n'ont pas encore été prises. J'ai remarqué que la Fédération internationale des pilotes de ligne, lors d'une conférence à Mexico, a déclaré que nous nous engageons dans une voie dangereuse et je trouve plutôt singulier que des pilotes choisissent une conférence internationale qui se déroule au Mexique pour faire un tel commentaire alors que, dans l'espace aérien de ce pays, l'espagnol comme l'anglais sont utilisés. Mais je leur laisse le soin de m'expliquer cela.

**M. Forrestall:** Bien entendu, tous les aéroports du monde ont une deuxième langue mais, en tant qu'usagers d'aéroports de presque tous les pays du monde, je puis vous dire que tous utilisent l'anglais.



[Text]

The statements of the Minister seem to me to be clear, yet he says that the intention is to bilingualize fully the instrument flight frequency, the frequencies that are used when the pilots are locked into an ILS and a situation where maintenance of clear communication with the tower is absolutely necessary. What is the attitude with respect to these? Until now frequencies that have required, you know, the single language by regulation, what is the attitude in respect of them? Would bilingualism extend to all of these channels in other than emergency situations?

• 1700

**Mr. Lang:** That is what could happen after all the procedures are, in fact, developed. Of course, as you have said, the English language would always be available and in use, and it is really a question of a second one also being used. We do have a simulator which is available for the testing of the kinds of procedures that we will be needing.

**Mr. Forrestall:** Indeed, there are lots of incidents of difficulty. Coming in from London on 585, April 17, 1975, just a year ago, landing on 24 right at Montreal, at the same time the control tower was bringing in another flight on runway 28 which was an intersecting, not parallel, runway, controlling our flight in English and controlling a flight on 28 in French. The pilot commented:

You could almost feel an accident happening in a situation with the increased workload of the controller as we insist on translation. You can also see the problems on overshoot by either or both aircraft landing along and converging at the intersection of 28 and 24 right.

His comments scare hell out of you. This is, I think, what is disturbing, and it is the mixture in an IOS situation that scares you. There are others. During the approach—this is a near-miss—light aircraft, Quebec, sometime in 1974, I do not see the date here immediately:

During the approach a mixture of French and English was spoken to the VFR traffic. During the final phase of the approach—the last two miles, French only was being spoken. Suddenly the controller seemed to get excited and changed the instructions he was giving in French to a mixture of French and English. It was at this point that I realized that a light aircraft was endangering the safety of my flight. The light aircraft was on a close right base to runway 30 and the controller was trying to have them do a 180 turn to get clear of us, as we had landing clearance. The light aircraft started a right turn, but stopped the turn when lined up with the runway. At this point the light aircraft was above and in front of us and was starting to descend. We immediately from 300 feet did a left turn and carried out in this approach.

We have a research office and I suppose CALPA and others can provide us with samples of this type of thing. As somebody who has a little bit of time in the air it tends to scare me, too, but it leads, I suppose, to the question, is there not any way that you can proceed with what you consider to be a requirement and, whether we agree with it or not, is there not any way that the approach to this can be proceeded with so as to remove the causes for concern?

[Interpretation]

Les déclarations du ministre me semblent claires; par contre je l'ai entendu dire qu'il a l'intention de bilinguifier les fréquences des vols aux instruments, les fréquences utilisées lorsque les pilotes doivent avoir recours au système d'atterrissage aux instruments, alors qu'il est très important que le contact avec la tour de contrôle soit constamment maintenu. Qu'a-t-on l'intention de faire à cet égard? Jusqu'à maintenant les fréquences devaient être données en une seule langue, en vertu des règlements et j'aimerais savoir quelle est votre position sur ce sujet? Le bilinguisme serait-il appliqué en tout temps sauf dans les cas d'urgence?

**M. Lang:** Une fois que nous aurons mis en place les mesures nécessaires, ce sera une possibilité. Vous l'avez dit vous-même, on pourrait toujours avoir recours à l'anglais et il ne s'agit en fait que d'une deuxième langue, une langue supplémentaire. Nous disposons d'un simulateur qui nous permet de mettre à l'essai ce genre de dispositif.

**M. Forrestall:** En fait il y a eu plusieurs incidents. En revenant de Londres, par le vol 585, le 17 avril 1975, il y a environ un an, nous avons atterri sur la piste 24 à Montréal alors qu'un autre avion atterrissait sur la piste 28; ces deux pistes se croisent, elles ne sont pas parallèles; le contrôle de notre vol se faisait en anglais alors que le contrôle de l'avion atterrissant sur la piste 28 se faisait en français. Le pilote a dit:

On peut très bien imaginer une situation où la charge de travail du contrôleur sera augmentée du fait qu'on insiste sur la traduction. On pourrait même prévoir des problèmes d'accrochage lorsque deux avions atterrissent sur des pistes qui se croisent, comme c'est le cas des pistes 28 et 24.

Ses observations sont effrayantes. C'est le cocktail linguistique qui est dangereux, surtout lorsqu'on a recours au SAI. Je pourrais vous donner d'autres exemples, comme celui qui s'est produit à Québec où on a échappé de justesse à un incident:

Au moment de l'atterrissage on a donné des instructions en français et en anglais au trafic VFR. Au cours de la dernière phase, au cours des deux derniers milles, le français seul a été utilisé. Tout d'un coup, le contrôleur s'est agité et est passé du français à un mélange de français et de l'anglais. C'est à ce moment-là que je me suis rendu compte qu'un petit avion présentait un danger pour le mien. Le petit avion était à la droite de la piste 30 et le contrôleur essayait de l'évacuer pour nous déblayer la piste puisqu'il nous avait donné la permission d'atterrir. Le petit avion a effectué un tour à droite mais s'est arrêté une fois rendu au-dessus de la piste; à ce moment-là il était devant nous, un peu au-dessus, et avait commencé à descendre. Nous avons dû effectuer un virage à gauche à 300 pieds d'altitude et poursuivre.

Je suis sûr que l'Association canadienne des pilotes de ligne pourrait nous donner encore maints exemples de ce genre d'incidents. J'emprunte souvent l'avion et une telle situation m'effraie; je me demande si vous pouvez continuer de n'en faire qu'à votre tête ou bien s'il n'y aurait pas une solution qui permettrait d'apaiser nos inquiétudes?

[Texte]

**Mr. Lang:** That, Mr. Chairman, is really what we have been doing. Again, those two instances that you quoted are ones which I cannot confirm, and my experience to date has been that incidents that are described, on being checked cannot be located at all. I would just like—quite apart from that—to make this point to you, that those are both situations being described where, if they are true, someone was breaking a regulation in using a language which was not being allowed because we had not yet developed appropriate procedures. Obviously, to say that you can be scared if somebody is doing something when the procedures that are being followed have not yet been certified as safe, fine, I agree with that, but that is the very reason that we say we will only proceed as we find the techniques, the procedures, and have tested them and know they are, indeed, safe. So one should not be frightened by supposed examples, such as those, where if they did occur and were brought to our attention, our proper route would be to penalize someone for having used an unauthorized procedure.

**Mr. Forrestall:** The unauthorized procedures are what, I think, the pilots are really vitally concerned about. Can I ask another quick one? I still have five minutes, do I not, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I was just going to mention to you, Mr. Forrestall, that the Minister has a very urgent meeting in about five minutes and if you would agree... he will be back with us on Monday at 8:00 p.m.—I could put you on first on the questions, if that would suit you.

• 1705

**Mr. Forrestall:** Unfortunately I will not be here. I expressed some reservations about the failure of the Department to control and correct, and I suppose it rises out of the desire on the part of controllers to act in what they feel and consider to be an accommodating manner to the pilot of the aircraft, but it sure as Hell gives concern. I think for the Minister, Mr. Chairman, it should be of sufficient concern for us to stop what we are doing, find a new approach to it and make sure that the controllers are aware of the regulations so that misunderstandings, confusion, confrontations, and comments, for example, such as "If you do not like it, file a report when you get on the ground", and that sort of thing.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Fleming and Mr. Loiselle, who are the next two questioners, will be first on the list on Monday evening.

I would like to thank the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, Mr. Cloutier, Deputy Minister, and his officials who appeared before us today.

The next meeting will be tomorrow morning at 9.30 a.m. This Committee is adjourned.

[Interprétation]

**M. Lang:** Monsieur le président, c'est précisément à cela que nous nous employons mais les deux incidents que vous avez cités sont difficiles à vérifier car il est impossible de les réparer. Tout ce que je puis vous dire c'est que s'il est vrai que ces incidents ont eu lieu, quelqu'un enfreignait le règlement en utilisant une langue sans permission car nous n'avons pas encore mis au point la procédure à utiliser dans ces cas-là. De toute évidence, je comprends que vous soyez effrayé que quelqu'un agisse de son propre chef et ne suive pas la consigne et c'est précisément pourquoi nous avons l'intention de ne pas agir avant que les techniques, les procédures, dûment vérifiées, nous prouvent que la sécurité est sauvegardée. Donc il n'y a pas de raison d'être effrayé par des exemples comme ceux que vous venez de vous exposer et si ces incidents se produisaient et que nous l'apprenions, nous prendrions des sanctions contre les employés qui ont eu recours à des procédures non encore approuvées.

**M. Forrestall:** Je crois que les pilotes se préoccupent énormément de ces procédures qui ne sont pas encore approuvées. J'aimerais poser une brève question. J'ai encore cinq minutes, n'est-ce pas monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Forrestall, je m'apprêtais à vous dire que le ministre doit se rendre à une réunion très importante dans cinq minutes et, si vous voulez bien, vous pourrez poursuivre lundi soir à 20h00. Je puis vous inscrire au haut de la liste.

**M. Forrestall:** Malheureusement, je ne pourrai pas être ici. Je m'inquiète de l'impuissance du ministère à contrôler et à corriger cette situation. Je suppose que le ministère ne peut rien devant la détermination des contrôleurs à se plier aux exigences des pilotes. Cependant, cette situation nous inquiète et je crois que le ministre devrait prendre le temps de réfléchir à une nouvelle façon de procéder pour que les contrôleurs connaissent bien les règlements et qu'il n'y ait pas de malentendus, de confusions ou de confrontations et qu'on ne se contente plus de dire: «Si vous avez une plainte, faites rapport lorsque vous aurez touché le sol».

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. M. Fleming et M. Loiselle pourront prendre la parole lundi soir. J'aimerais remercier l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, et M. Cloutier, sous-ministre, de même que les fonctionnaires qui les accompagnent.

La prochaine séance aura lieu demain matin à 9h. 30.

La séance est levée.











CAI XC 27  
- 782

D

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 50

Fascicule n° 50

Government  
Publications

Friday, April 9, 1976

Le vendredi 9 avril 1976

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1976-77  
Votes 95, 100 and L105—National  
Harbours Board under TRANSPORT.

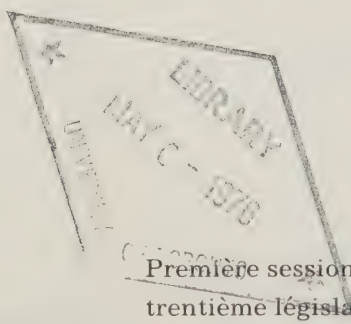
Budget principal 1976-1977  
Crédits 95, 100 et L105—Conseil des  
ports nationaux sous la rubrique  
TRANSPORTS.

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)



First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Cadieu  
Fleming  
Forrestall  
Fortin  
Harquail

Hnatyshyn  
Holt (Mrs.)  
Huntington  
Loiselle  
(*Chambly*)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Loiselle  
(*Saint-Henri*)  
Lumley  
Marshall  
McGrath

McIsaac  
McRae  
Rodriguez  
Watson  
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, April 9, 1976:

Mr. Huntington replaced Mr. Murta  
Mr. Watson replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*)  
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. Goodale  
Mr. McRae replaced Mr. Condon

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le vendredi 9 avril 1976:

M. Huntington remplace M. Murta  
M. Watson remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*)  
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. Goodale  
M. McRae remplace M. Condon

## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, APRIL 9, 1976  
(52)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, Huntington, Loisel (*Chambly*), Lumley, McIsaac, McRae and Watson.

*Witnesses: From the National Harbours Board:* Mr. P. Franche, Chairman; Mr. R. Illing, Administrator—Marine Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976, relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977.

The Chairman called Votes 95, 100 and L105 relating to the National Harbours Board.

Mr. Franche made an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 9 AVRIL 1976  
(52)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. John Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, Huntington, Loisel (*Chambly*), Lumley, McIsaac, McRae et Watson.

*Témoins: Du Conseil des Ports nationaux:* M. P. Franche, président; M. R. Illing, administrateur—Administration du transport maritime.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 portant sur le Budget principal sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977.

Le président met en délibération les crédits 95, 100 et L105 portant sur le Conseil des Ports nationaux.

M. Franche fait une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, April 9, 1976

[Text]

• 0948

**The Chairman:** Order, please, we have a quorum.

We will commence consideration of votes 95, 100 and L105 on the National Harbours Board, this morning.

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

## H.—National Harbours Board

Vote 95—Payment to the National Harbours Board to be applied in payment of the deficit (Exclusive of interest on advances authorized by Parliament and depreciation on capital)—\$2,758,000

Vote 100—Payment to the National Harbours Board for expenditures incurred in the provision of Police and Security services—\$385,000

Vote L105—Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29 of the National Harbours Board Act—\$42,169,000

**The Chairman:** We have the Chairman of the National Harbours Board, Mr. P. Franche, and Mr. R. Illing, Administrator of Marine Transportation.

Mr. Franche, before we begin the questions and answers, could we have a few comments for the Committee members present this morning. Mr. Franche.

**Mr. P. Franche (Chairman, National Harbours Board):** Thank you, Mr. Chairman.

First of all I wish to thank you for the opportunity to appear before this Committee. I will ask the indulgence of the Committee at times, having only been three months with the National Harbours Board as the new Chairman. However, I have, with me, the Marine Administrator, Mr. R. Illing, the Corporate Secretary, Mr. E. Ellam, and the Director of Financial Policy and Planning, Mr. Jack Vreeswijk. I trust that, among the four of us, we can try to give you the best answers, possible, and, if at times we do have difficulty, we will try to get you the information. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Franche.

• 0950

Mr. Huntington

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. I am trying to catch my breath here. We have had to interrupt a caucus meeting.

**An hon. Member:** It was nothing important.

**Mr. Huntington:** It was nothing important, no. That is why I am here. Some of us were allowed out so it is just a little hard to catch my breath and get my marbles reoriented to a very serious aspect on transport.

We have been sitting through, for the past while, on the Transport Committee, an educational process, and an orientation process, pertaining to the new transportation policy for Canada. We have certain moves, on the part of the ministry of Transport, towards the user-pay principle. One of the things that has had a void, in these presentations, has been the interchange between ocean transport or water transport, and the various modes of land transport. We have had a brief summary of the principles, and the organization of, the Scott Report, but we have not seen anything that is final in this regard. I sense, at least, that there is an unresolved area and, if it is possible, Mr.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 9 avril 1976

[Interpretation]

**Le président:** Comme nous avons un quorum, la séance est ouverte.

Nous allons commencer ce matin l'étude des crédits 95, 100 et L105—Conseil des ports nationaux

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## H—Conseil des ports nationaux

Crédit 95—Versements au Conseil des ports nationaux pour payer le déficit (sauf l'intérêt sur les avances autorisées par le Parlement et la dépréciation des installations permanentes)—\$2,758,000

Crédit 100—Versement au Conseil des ports nationaux à l'égard des dépenses occasionnées par la dispensation de services de police et de sécurité—\$385,000

Crédit L105—Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux—\$42,169,000.

**Le président:** Nos témoins ce matin sont M. P. Franche, président du Conseil des ports nationaux et M. R. Illing, administrateur du Transport maritime du Canada.

Avant de passer aux questions, pourriez-vous nous faire une brève introduction monsieur Franche?

**M. P. Franche (président du Conseil des ports nationaux):** Je vous remercie monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant vous. Vous m'excuserez s'il m'est impossible, dans certains cas, de vous répondre, car il n'y a que trois mois que j'occupe le poste de président du Conseil des ports nationaux. Par contre je suis accompagné de M. R. Illing l'administrateur du Transport maritime, M. E. Ellam, secrétaire du Conseil et M. Jack Vreeswijk, directeur de la politique financière et de la planification. A nous quatre, nous devrions être à même de répondre à vos questions et, en cas de difficulté, nous vous ferons parvenir les renseignements plus tard. Je vous remercie monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Franche.

Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Je vous remercie monsieur le président. Je dois reprendre mon souffle, car je quitte à l'instant une réunion du caucus.

**Une voix:** Cela ne devait pas être important.

**M. Huntington:** Non et c'est pourquoi je suis ici. On a autorisé certains d'entre nous à sortir et maintenant il faut que je réfléchisse un instant pour me concentrer sur certains aspects très importants du transport.

Les récentes réunions du Comité des transports nous ont renseignés sur la nouvelle politique canadienne en matière de transport. Le ministère des transports compte notamment introduire petit à petit une politique tendant à faire payer les transports par les usagers eux-mêmes. Ce qu'on ne nous a pas expliqué jusqu'à présent, c'est les rapports existant entre les transports maritimes et les transports terrestres. On nous a donné un bref résumé du rapport Scott mais rien de définitif à cet égard. Il semble donc y avoir une lacune et s'il y avait moyen d'obtenir un résumé de la nouvelle politique des transports, monsieur le président, cela me serait fort utile en vue des questions que je

*[Texte]*

Chairman, to have a summary of this aspect, of the new transportation policy, that would help me in my subsequent questioning. Is there a summary? Can we be brought up to date as to the policy of the Ministry, on harbours' boards, and the new rearrangement of it? Are we going to move to a format, similar to the successful aspects of the commission ports?

Then, I would like to move on to the thoughts of the Ministry, in terms of reappraisal of assets, so that ports, perhaps, can get down to the basis of a user-pay concept, too. What legislation can we anticipate in this direction?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** I would refer this, I think, to the marine administrator, who is responsible, Mr. Chairman, for the new policy of the Ministry of Transport.

**The Chairman:** Mr. Illing.

**Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport):** Mr. Chairman, dealing with Mr. Huntington's questions, on the follow through from the Scott Report, as Mr. Huntington will recall, no doubt, the government announced a new ports policy, in principle, last July, and also announced the setting up, at that time, of a task force to work on the details of implementation. This task force has been working very extensively since that time. In the process of the task force carrying on its work, there has been extensive consultation, particularly with the various port interests, National Harbours Board, Port Authorities and the Harbour Commissioners, partly through the vehicle of a steering committee, on which several of these interests are represented. The task force has come forward with a number of recommendations which are quite close to completion. They do require further dialogue, with the various port interests, to clearly state what the intentions will be in the thrashing out of the new ports policy. We are hoping to have more consultations, within the next two or three weeks, and, then, we will be considering how we move forward with the task force report from there.

The matter of reappraisal of assets, to ensure—well, not to ensure viability of the ports, but as related to, perhaps, a new financial system for the ports, is something which the task force is addressing itself to.

• 0955

So in summary, Mr. Chairman, the task force established last year has been working very strongly to develop the details of the new ports policy, based on the principles of decentralization, much along the lines of the 1964 act, and on involvement at the regional level of provinces in consultation on port plans, and it expects to be coming forward shortly with a report for review by Mr. Lang.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, are there any major changes to the chart of the summary of the Scott Committee report tabled in June of 1975?

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, no, there are not.

**Mr. Huntington:** That table of summary is basically standing firm in light of continuing examination?

*[Interprétation]*

désire poser. Pourrait-on donc nous faire le point de la politique du gouvernement en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux.

Ensuite je voudrais savoir si l'on envisage d'adopter une loi mettant un vigueur la nouvelle orientation du Ministère visant à faire payer les usagers.

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Je demanderai à l'administrateur du Transport maritime, chargé de la question, d'expliquer la nouvelle politique du ministère des Transports.

**Le président:** Monsieur Illing.

**M. R. Illing (Administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports):** Monsieur le président, suite à la publication du rapport Scott, le gouvernement a publié une nouvelle politique portuaire au mois de juillet dernier et annoncé la constitution d'un groupe de travail chargé d'élaborer les modalités d'application. Ce groupe a fait un gros travail depuis lors. Des consultations approfondies ont eu lieu entre notamment le Conseil des ports nationaux, les autorités portuaires et les commissaires des ports au sein d'un comité de direction constitué de représentants de ces organismes. Le groupe de travail a fait diverses recommandations qui exigent néanmoins la poursuite du dialogue avec les intéressés afin de dégager les détails de la nouvelle politique portuaire. Les consultations devraient avoir lieu en principe dans les deux ou trois semaines à venir, après quoi on décidera de la rédaction du rapport du groupe de travail.

Le groupe de travail s'occupe notamment d'une nouvelle évaluation des installations portuaires dans le cadre du nouveau système financier auquel nos ports seront assujettis.

Bref, monsieur le président, le groupe de travail constitué l'année dernière s'est acharné à élaborer les détails de la nouvelle politique des ports à partir des principes de décentralisation et conformément aux principes de la loi de 1964. On avait demandé d'autre part la participation des provinces au niveau régional à propos des plans de ports et on espère qu'un rapport pourra être bientôt soumis à M. Lang.

**M. Huntington:** Monsieur le président, a-t-on apporté de grosses modifications au tableau récapitulatif du rapport du Comité Scott déposé en juin 1975?

**M. Illing:** Non, monsieur le président.

**M. Huntington:** Essentiellement donc, le tableau récapitulatif n'aurait pas changé?



[Text]

**Mr. Illing:** Yes, basically standing firm.

**Mr. Huntington:** Could we have more detail on the new financial system that would tie into a user-pay concept? What are we going to do with the St. Lawrence Seaway system, for example, which is approaching an accumulative deficit of \$800 million? Are studies going on for the various modes of transport that are affected by this? Are we working towards the highest and best use of the proper mode?

**The Chairman:** Mr. Illing.

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, I think the specific aspects of the Seaway are perhaps better discussed by Mr. Normandeau when he appears before the Committee as President of the St. Lawrence Seaway. Just as an over-view comment, we are, in the marine area of Transport, looking at a co-ordinated approach to user charges. In fact, we have formed a high level committee to look at our user-charge policies, and looking at the Seaway, of course, is one part of that. But Mr. Normandeau has been developing a specific approach to deal with some of the financial situations that have been bothering the Seaway. I think, Mr. Chairman, that is really all I can say.

**Mr. Huntington:** I gather, Mr. Chairman, then, that there is nothing at this particular meeting of a specific nature that can assist members of the House in their homework and in their thought processes towards a reappraisal of assets, the method of reappraising assets and the effect such a reappraisal of assets will have on hinterlands surrounding ports and seaways.

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, certainly as far as the Ports Task Force work is concerned, the matter of a modified or new financial system is still under review. There are proposals that have been made but these have not been examined in complete detail, nor have they been discussed with all the people we wish to discuss them with. So I think until we have gone through that process it would not be appropriate for me to comment on what might emerge as part of a new port policy. The Seaway financial situation has been discussed quite extensively with, particularly, the Canadian laker industry and with some of the Prairie and other interests. Certainly, economic evaluations are being made and have been made of the potential impact of any change in the Seaway financial system or user charges on the major users of the system.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, I am fortunate in that I represent an area in the Port of Vancouver, which provides a very large proportion of the total revenues of the National Harbours Board of Canada. We naturally keep an eye on the National Harbours Board activities that operate in a deficit position. I am wondering whether we could have any light on deficits that we see in ports such as Montreal and Quebec. One thing that concerns me is that I have seen an accumulation of interest due in these and other ports, and I notice that the Port of Vancouver now, in spite of its surpluses and profits, is also, and I think rightfully so, starting to reserve and accumulate interest in arrears. Could we have some enlightenment on this aspect of ports? Surely a reappraisal of assets in ports and a write-off of those assets that are not in a position to provide proper measurement of earnings—should we not be looking towards, and is the Committee not looking towards, a delivery of interest due on a proper appraisal of assets to the Consolidated Revenue Fund? Are we going to continue with this policy of allowing interest due to accumulate in arrears?

[Interpretation]

**M. Illing:** Non.

**M. Huntington:** Pourriez-vous nous donner des détails sur le nouveau système financier qui concilierait l'idée de faire payer tous les coûts par les usagers? Que fera-t-on par exemple de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent dont le déficit cumulé s'approche de 800 millions de dollars? A-t-on entrepris des études sur les divers modes de transport que cela toucherait? Approche-t-on de l'utilisation la plus rentable du mode de transport approprié?

**Le président:** Monsieur Illing.

**M. Illing:** Monsieur le président, je crois que M. Normandeau sera probablement mieux en mesure de vous parler en détail de la Voie maritime puisqu'il en est président. Toutefois, de façon générale, je puis vous dire qu'en matière de transport maritime, nous examinons un système qui reviendrait à faire payer le coût par l'utilisateur. Nous avons d'ailleurs constitué une commission spécialisée pour étudier nos politiques en ce domaine et il est certain que cela touche également la Voie maritime. M. Normandeau a élaboré un système particulier qui tient compte des problèmes financiers qu'a connus la Voie Maritime. Je ne pense pas, monsieur le président, pouvoir en dire plus.

**M. Huntington:** Monsieur le président, j'ai alors l'impression que les députés ne tireront rien de cette réunion qui puisse les aider à revoir l'évaluation de l'actif, à en étudier la méthode et les répercussions que cela pourrait avoir sur les régions riveraines des ports et des voies maritimes.

**M. Illing:** Monsieur le président, il est certain que pour le groupe de travail sur les ports, la question d'un système financier revu et corrigé est encore à l'étude. Certaines propositions ont été faites mais n'ont encore pu être entièrement examinées ni être soumises à tous les spécialistes que nous voudrions contacter. Tant que cela ne sera pas terminé, je ne pense pas pouvoir prédire ce que sera la nouvelle politique des ports. La situation financière de la Voie maritime a fait l'objet de longues discussions avec, en particulier, l'industrie canadienne des navires des grands lacs, avec certaines sociétés des Prairies et d'ailleurs. Il est évident que l'on a essayé d'évaluer les répercussions économiques de toute modification apportée au système financier de la Voie maritime, et de la possibilité de faire payer les coûts par les principaux usagers.

**M. Huntington:** Monsieur le président, j'ai la chance de représenter une région du secteur du port de Vancouver qui fournit une forte proportion du total des revenus du Conseil des ports nationaux. Il est naturel que nous surveillions les activités de ce Conseil qui se révèlent déficitaires. Pourrait-on nous éclairer sur les déficits touchant les ports de Montréal et de Québec. J'ai fait remarquer dans le cas de ces deux ports et d'autres que l'intérêt dû est considérable et je m'aperçois que malgré ses excédents et bénéfices, le port de Vancouver commence lui aussi, et à juste titre à mon avis, à se constituer une réserve et à accumuler ainsi des arriérés d'intérêts. Pouvez-vous nous donner des précisions à ce sujet? Ne devrions-nous pas envisager une réévaluation de l'actif des ports et un amortissement de ces actifs qui ne semblent pas rentables? Le Comité ne devrait-il pas envisager un règlement des intérêts dus sur la base d'une réévaluation juste des actifs au Fonds du revenu consolidé? Allons-nous poursuivre cette politique d'accumulation des arriérés d'intérêts?



[Texte]

[Interprétation]

• 1000

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, this is one aspect of the financial framework that is being looked at now for a new ports structure. It is felt that the most appropriate financial system would be one that would allow the ports which will have the new port commissions as part of the new system to start off on a financially viable basis. That principle is being considered in developing a new financial system.

**Mr. Huntington:** With reference to the Port of Montreal, could we be given any idea of the value of land held by that organization?

**Mr. Franche:** Unfortunately I do not have at the moment the value of land held by Montreal, but we certainly could try to give you our best estimate. We could report back to the Committee as to our best estimate. I do not think there has been any scientific evaluation of the lands done in the Port of Montreal, or in any other port as a matter of fact.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, I am wondering if the Committee might ask for an evaluation of land assets held by the various ports and harbour commissions of Canada. Would the Committee agree that that piece of information should be tabled?

**The Chairman:** I do not know if we are going to be having the National Harbours Board before us again, but maybe we could ask Mr. Franche to have that study done. When it has been completed we could have it circulated to all the members of the Committee, if that is agreeable, Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, would the experts accompanying the Head of the National Harbours Board have a record of port assessments for either grants or taxes that could give us some guide in this regard?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we have book values. This is maybe quite different from an assessment. We certainly could supply that. One can estimate—you might say put in a correction factor to these book values and do a sort of estimate. However, under the new ports policy, one of the steps of the implementation of that policy will be to revalue the assets, and the land values will definitely be revalued during the next few months. It is a question of whether the Committee directs us to make a detailed study immediately, based on book value with corrective factors. Or if the Committee so wishes, we can have the assets revalued as the Ports Task Force is planning to do within the next few months before a new policy is implemented. We need this reassessment of assets.

**Mr. Huntington:** I realize there is some difficulty getting answers here, Mr. Chairman. Maybe I can ask a more specific question.

Take, for example, the Port of Montreal. Does it have land in its assets that are not being used and are not likely to be used for the function normally required of our ports? If it does have, what is the value of that land on the market? What is the market value?

**Mr. Franche:** We could obtain that information. We do not have it at hand. There are, as far as I know, some pieces of land that are not used at the moment for port-oriented activities. But I would have to look at the pieces of land, themselves, and, then, we would be able to advise the Committee, of our best assessment of the value of those lands. Yes.

**M. Illing:** Monsieur le président, cela fait partie du remaniement du cadre financier des ports. Le système financier le plus souhaitable devrait permettre aux ports qui seront régis par de nouvelles commissions portuaires dans le cadre du nouveau système de se lancer sur des bases saines. Ce principe est étudié dans le cadre d'un nouveau système financier.

**M. Huntington:** Quant au Port de Montréal, pouvez-vous nous donner une idée de la valeur des terrains de cet organisme?

**M. Franche:** Malheureusement, je ne connais pas pour l'instant la valeur des terrains détenus par Montréal, mais nous pourrions essayer de vous donner une évaluation. Nous pourrions soumettre au Comité une évaluation de la valeur de ces terrains. Je ne pense pas qu'une évaluation scientifique des terrains appartenant au Port de Montréal, ou à tout autre port, ait été faite.

**M. Huntington:** Monsieur le président, le Comité pourrait peut-être demander une évaluation des biens fonciers des différentes commissions portuaires du Canada. Êtes-vous d'accord pour que ces documents soient déposés?

**Le président:** Je ne sais pas si nous convoquerons encore la Commission des ports nationaux mais M. Franche pourrait peut-être faire faire cette étude. Lorsqu'elle sera prête, nous pourrions la distribuer à tous les membres du Comité, si c'est ce que vous souhaitez, monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Monsieur le président, les experts qui accompagnent le chef de la Commission des ports nationaux possèdent peut-être un dossier de l'évaluation des biens fonciers aux fins des subventions ou des taxes qui pourraient nous donner une indication?

**M. Franche:** Monsieur le président, nous avons la valeur comptable, mais elle peut être très différente d'une évaluation. Quoi qu'il en soit, nous pouvons vous la communiquer. Avec certaines corrections, ces valeurs comptables pourraient constituer une sorte d'évaluation. Toutefois, dans le cadre de la nouvelle politique des ports, les valeurs foncières doivent être réévaluées d'ici quelques mois. Le Comité désire-t-il que nous entreprenions immédiatement une étude détaillée de la valeur comptable compte tenu de certains facteurs de correction? Si le Comité le désire, nous pourrions également lui communiquer les résultats des travaux de réévaluation que le groupe de travail sur les ports entreprendra d'ici quelques mois dans le cadre de la nouvelle politique. Nous avons, nous-mêmes, besoin de cette réévaluation.

**M. Huntington:** Je sais bien, monsieur le président, que les réponses à certaines de ces questions sont difficiles.

Prenez l'exemple du Port de Montréal. Possède-t-il des terrains qui ne sont pas utilisés et qui, selon toute probabilité, ne seront pas nécessaires au fonctionnement du port? Dans ce cas, quelle est la valeur de ces terrains sur le marché?

**M. Franche:** C'est une information que nous n'avons pas, mais que nous pouvons obtenir. A ma connaissance, plusieurs terrains ne sont pas utilisés actuellement pour des activités connexes au port. Il faudrait que je puisse cependant voir ces terrains moi-même, après quoi je vous ferais savoir quelle est, à notre avis, leur valeur.



[Text]

**The Chairman:** Thank you. Mr. Huntington.

• 1005

**Mr. Huntington:** The next round, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Watson.

**Mr. Watson:** Thank you, Mr. Chairman.

Je sais que je parle pour tout le monde ici, monsieur Franche, si je vous félicite pour votre nomination à la présidence du Conseil des ports nationaux. Je suis particulièrement heureux que vous soyez à ce poste parce qu'il me semble que depuis que vous êtes là un problème «achalant» sur la rive sud, et qui nous agace depuis au moins 3 ou 4, ou 5 ans, vient d'être réglé. Je parle de la question des péages pour les véhicules de transport en commun. J'ai été très heureux, il y a 4 jours, de recevoir la lettre du ministre indiquant que le problème est en train de se régler.

I hope that the question of the tolls, for public transit vehicles on the Champlain Bridge, will be solved very quickly. I hope, also, that this means, and I presume it does, that all federal bridges, in Canada, in which there is a public transit use involved, will be affected in the same way. I hope there will not be a charge for public transit vehicles because we do want to encourage, as much as possible, the use of public transit by the public.

That is the case, is it?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I cannot speak for the Minister, with respect to the other parts of the administration of the Ministry of Transport. With respect to the National Harbours Board, our policy has been, lately, with the approval of the Minister, to encourage urban transit on those bridges which are the property of the National Harbours Board. Basically, the one, for which tolls are being charged, is Champlain Bridge. You are probably aware there are some, I would say, minor, but real, difficulties in achieving this exemption of tolls. The question of passing, and not passing, at the bridge is one of financial control.

I should be having a meeting, with Jean-Jacques Lemieux, the Chairman of *Commission des transports urbains de la rive sud de Montréal*, with the objective of beginning to solve these problems. But our policy, as far as National Harbours Board, is concerned is to encourage this type of urban transit.

**Mr. Watson:** Good. The other aspect, then, of encouraging urban-transit use, of the Champlain Bridge, is the creation of a reserve lane on that bridge for urban transit vehicles. In the letter, which I received from the Minister, dated April 2, he indicated that there were problems of a technical nature and that a consultant had been engaged to advise on the implications and the possible methods of implementing such a proposal.

I just want to indicate to you, sir, that the Province of Quebec has completed a full study on this, and that the consultants have supplied already, a plan which gives the answer. I think it would be an unnecessary duplication for us to hire a further consultant to go over what the Province has apparently come up with, and is prepared to pay for, as well.

[Interpretation]

**Le président:** Merci. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Inscrivez-moi pour le deuxième tour, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Watson:** Je vous remercie, monsieur le président.

I know that I speak for everyone here, Mr. Franche, in congratulating you on your appointment to the Chairmanship of the National Harbours Board. I note with pleasure that since your appointment, a problem on the south shore which has been annoying us for the past four or five years, has now been settled. I refer to the question of toll for public transport, and I was very pleased to receive a letter from the minister, four days ago, informing me that the problem was being settled.

J'espère donc que la question des péages pour les véhicules de transport en commun emprétant le pont Champlain sera résolue très prochainement. Ceci s'appliquera, je l'espère, à tous les ponts fédéraux utilisés pour le transport en commun. J'estime, en effet, que les véhicules utilisés pour le transport en commun ne devraient pas faire l'objet de péages de façon à encourager, dans toute la mesure du possible, le public à emprunter ce mode de transport.

Est-ce bien ce qui se passe?

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Monsieur le président, je ne suis pas habilité à parler au nom du ministre concernant des questions ne relevant pas de ma compétence directe. En ce qui concerne le Conseil des ports nationaux, nous avons récemment, avec l'approbation du ministre, encouragé les transports en commun à emprunter les ponts appartenant au Conseil. C'est le pont Champlain qui est assujéti au péage. Vous n'êtes pas sans savoir que la suppression des péages cause certaines difficultés; notamment en matière de contrôle financier.

Je dois justement rencontrer M. Jean-Jacques Lemieux, président de la Commission des transports urbains de la rive sud de Montréal afin d'essayer de résoudre ces problèmes. Quoiqu'il en soit, le Conseil des ports nationaux encourage les transports en commun.

**M. Watson:** Très bien. Pour encourager le transport en commun sur le pont Champlain, il faut également créer une voie réservée uniquement aux véhicules destinés au transport en commun. Dans sa lettre du 2 avril, le ministre me fait savoir que cela pose certains problèmes techniques mais qu'un spécialiste a été engagé pour étudier la mise en œuvre de ce programme.

Or, la province de Québec a effectué une étude approfondie sur ce sujet, les spécialistes responsables ayant justement élaboré un plan pour mettre cette suggestion en œuvre. Ce serait donc faire double emploi que d'engager des spécialistes, alors que la solution est déjà trouvée et les spécialistes engagés par la province payés par celle-ci.

[Texte]

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I am aware of the study that was done by the Province of Quebec. I believe it was completed in the fall of 1975. In February, 1976, we did request a consultant for an evaluation of the provincial proposal from the point of view of the National Harbours Board and its implications. Although it looked at it, quite rightly so, from the provincial interest and the people of the community at large, one has to measure then the impact of these proposals on the National Harbours Board. So it is not really a duplication of the study but an assessment by the National Harbours Board of this work.

• 1010

**Mr. Watson:** There are traffic tie-ups on the bridge now every morning and a reserve lane would provide a real breakthrough in rapid rush-hour access to the centre of the city from the south shore. Can you give us any sort of timetable here? Can you assure us that you are doing everything possible to collaborate with the province in getting this established as quickly as possible?

**Mr. Franche:** Well, there is very close co-operation.

**Mr. Watson:** Well, can you give us an idea of how much time is involved here? Is there anything that the province is waiting on you people for at the moment? Is this consultant's report holding things up at all from our side?

**Mr. Franche:** The consultant's report is the input that we need to make decisions.

**Mr. Watson:** Well, how soon is that going to come through?

**Mr. Franche:** I could not give you a definite date.

**Mr. Watson:** Well, can you give us an assurance that you will make representations to this consultant to get this thing through?

**Mr. Franche:** Oh, yes. They are hired by us. It is more than representation, I assure you.

**Mr. Watson:** All right. Okay.

**Mr. Franche:** I can assure you that I will convey your concerns.

**Mr. Watson:** All right.

I have noticed that part of the harbour area beside the Victoria pier has been filled in this winter for container storage and handling purposes. Just who authorized what in this situation?

Here we have additional fill dumped into the St. Lawrence. Was the Ministry of the Environment contacted and did it give its approval? Did the Ministry of Transport issue any sort of permit for the filling of navigable waters? Was Quebec department of the Environment consulted about this fill or was the Department of Urban Affairs consulted? This is a serious change in the nature and geography of the Montreal waterfront. Just what sort of consultation went on here or is this just another example of one branch of government launching out on its own and doing things without consultation with the others, even though there are now Cabinet directives going back two or three years which require each department, when there is a change like this, to consult with Urban Affairs? I would like to know. I am interested in the Urban Affairs consultation but I am also interested in finding out who gave you the permission to fill in these navigable waters.

[Interprétation]

**M. Franche:** En effet, l'étude effectuée à la demande de la province de Québec a été terminée à l'automne de 1975. En février 1976, nous avons demandé qu'un expert nous donne une évaluation de la proposition provinciale, et de ses répercussions éventuelles, au moins du point de vue du Conseil des ports nationaux. Bien qu'il s'agisse des intérêts de la province et du public de la région, on doit cependant évaluer les effets possibles de ces propositions sur le Conseil des ports nationaux. Il ne s'agit pas donc d'un chevauchement d'efforts, mais d'une évaluation de cette étude faite par le Conseil.

**M. Watson:** Tous les matins, il y a des embouteillages sur le pont, et une voie réservée aux véhicules de transport en commun donnerait un accès rapide au centre-ville pour ceux qui viennent de la rive sud. Pourriez-vous nous donner un calendrier quelconque? Pouvez-vous nous assurer que vous faites tous les efforts possibles pour collaborer avec la province afin de mettre en application un tel projet aussi vite que possible?

**M. Franche:** Il y a actuellement une collaboration très étroite.

**M. Watson:** Pouvez-vous nous dire quel délai est prévu? Est-ce que la province attend quelque chose de votre part? Est-ce le rapport de l'expert qui retarde notre participation au projet?

**M. Franche:** Nous avons besoin de ce rapport pour prendre des décisions.

**M. Watson:** Quand allez-vous recevoir le rapport?

**M. Franche:** Je ne peux vous donner une date précise.

**M. Watson:** Pouvez-vous nous assurer que vous allez demander à l'expert de déposer son rapport bientôt?

**M. Franche:** Bien sûr, car c'est nous qui les engageons. Nous ferons plus que le demander, je vous assure.

**M. Watson:** D'accord.

**M. Franche:** Je vais certainement transmettre votre message.

**M. Watson:** D'accord.

J'ai constaté que la zone située à côté du quai Victoria a été remblayée, cet hiver, pour des fins d'entreposage et d'installation pour marchandises sous containers. Qui a autorisé ces travaux?

On a fait ces travaux de remblayage dans le Saint-Laurent. A-t-on contacté le ministère de l'Environnement et a-t-il donné son approbation? Le ministère des Transports a-t-il accordé un permis quelconque pour des travaux de remblayage dans des eaux navigables? A-t-on consulté le ministère de l'Environnement de la province de Québec ou le ministère des Affaires urbaines? Ces travaux ont changé énormément la forme et la géographie du port de Montréal. Des consultations ont-elles eu lieu ou s'agit-il, encore une fois, d'un ministère qui se lance dans un projet sans avoir consulté les autres, bien qu'il y ait des lignes directrices émanant du cabinet, et qui datent de deux ou trois ans, selon lesquelles chaque ministère doit consulter le ministère des Affaires urbaines avant d'entreprendre de tels travaux? J'aimerais avoir une réponse. Je m'intéresse à la question de consultation auprès du ministère des Affaires urbaines, mais j'aimerais également savoir qui vous a donné la permission de remblayer ces eaux navigables.



[Text]

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, this is a project that was started over a year and a half ago. I do not have the answers to those questions at the moment. They have never been raised. The project is ongoing. I would presume, of course, it does fall under the Navigable Waters Protection Act, but this is only a presumption on my part.

**Mr. Watson:** If it is only partially completed, what is the ultimate plan here?

**Mr. Franche:** When you talk of the filling in, I presume you are referring to the Jacques Cartier terminal. Right?

**Mr. Watson:** Beside Victoria pier, is that the one?

**Mr. Franche:** That is the one. I think so, yes. That is right.

• 1015

This went through the main ports and harbours planning committee within the government where the Department of the Environment is represented, and Treasury Board and ourselves. I am sure it went through the Navigable Waters Protection Act, but I do not know the extent of consultation with the department of environment in the Province of Quebec. There is no permit by the Department of Transport per se, given for this construction. There was consultation with Urban Affairs Canada—yes—because there are on this Canadian Ports and Planning Committee Urban Affairs in Quebec. Le Ministère des affaires Municipales. I cannot assure you at this stage, but I will certainly be glad to provide the information.

**Mr. Watson:** And our Environment Department?

**Mr. Franche:** Our Environment is on the Canadian Ports and Harbours Planning Committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Watson. Mr. Loiselle.

**Mr. Watson:** Would you put me down again, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Certainly

**M. Loiselle (Chambly):** Je veux d'abord m'associer à mes collègues pour vous réitérer leurs félicitations et vous assurer de l'appui de ce Comité.

Je voudrais parler en plusieurs points, du Conseil des ports nationaux et de son intérêt pour l'aménagement des rives du Saint-Laurent jusqu'à Contrecoeur, car il semble qu'il y ait une nette détérioration des ouvrages et des propriétés actuelles du fédéral le long de ce secteur.

Premièrement, un problème bien mineur; si on regarde tous les quais qui étaient auparavant la propriété du ministère des Transports je crois, qui sont allés ensuite au ministère de l'Environnement et qui actuellement sont sous votre juridiction, on constate qu'il y a une constante détérioration. Une proposition venant du Conseil des ports nationaux, stipule que vous vous engagez à remettre ces quais en bon état, après quoi, vous offrez de les vendre ou de les louer par bail emphytéotique aux municipalités, à condition qu'elles se chargent de l'entretien. Lorsqu'on voit les dommages causés par ce genre d'ententes, on peut parfois penser que les municipalités aimeraient autant ne pas voir ces quais; sur le plan de l'environnement je puis vous assurer que ce n'est pas tellement joli; ceci est en partie le résultat de la politique que vous suivez, qui est celle de ne pas dépenser à un endroit qui ne rapporte pas.

[Interpretation]

**M. Franche:** Monsieur le président, ce projet a été entamé il y a un an et demi. Je n'ai pas re réponses à ces questions actuellement. On ne me les a jamais posées. Le projet est déjà en cours; j'imagine qu'il est régi par la Loi sur la protection des eaux navigables, mais je n'en suis pas certain.

**M. Watson:** Si ce projet n'est pas encore terminé, quel est l'objectif final?

**M. Franche:** J'imagine que vous faites allusions au terminus Jacques-Cartier, n'est-ce pas?

**M. Watson:** A côté du quai victoria, n'est-ce pas?

**M. Franche:** C'est cela. Je pense que oui. C'est exact.

Le projet a été étudié par le Comité de planification des ports, et le ministère de l'Environnement, le Conseil du Trésor et notre conseil est représenté au sein de ce comité. Je suis certain que la Loi sur la protection des eaux navigables s'y applique, mais je ne sais pas jusqu'à quel point on a consulté le ministère de l'Environnement de la province de Québec. Le ministère des Transports n'accorde aucun permis pour ces travaux. Bien sûr, on a consulté le ministère fédéral des Affaires urbaines, puisqu'il est représenté au sein du Comité de planification des ports. Je ne peux vous assurer actuellement que le ministère des Affaires municipales de Québec a été consulté, mais je vais certainement vous fournir les renseignements.

**M. Watson:** Et notre ministère de l'Environnement?

**M. Franche:** Il est également membre du Comité de planification des ports canadiens.

**Le président:** Merci, monsieur Watson. Monsieur Loiselle.

**M. Watson:** Veuillez inscrire mon nom pour le deuxième tour, monsieur le président.

**Le président:** Bien sûr.

**Mr. Loiselle (Chambly):** I would like to begin by joining my colleagues in congratulating you and to assure you of the support of this Committee.

I am concerned about a problem and it is this: since the National Harbours Board has been taking care of development along the shores of the St. Lawrence, as far as Contrecoeur, it seems to me that there has been a noticeable deterioration of the federal properties in this zone.

First of all, a very minor problem; but if we look at all the wharves which used to belong to the Department of Transport, which were then taken over by the Department of the Environment and which are now under your control, one sees that there has been a constant deterioration. A proposal from the National Harbours Board stipulates that you are responsible for restoring these wharves, and then offering them for sale or for rent on 99-year leases to the various municipalities on the condition that they look after them. When one sees the damage done by that type of agreement, one sometimes wonders whether the municipalities would be just as happy not to see the wharves, because I can assure you that, from an ecological point of view, they are rather unsightly. This results in part from your policy, which is not to spend in areas which do not bring in any returns.

## [Texte]

Je comprends que cela fait beaucoup de sens quand on est en affaires, mais quand on est un gouvernement, ce ne sont pas les mêmes règles qui doivent s'appliquer. Je sais que vous êtes nouvellement en poste, et que c'est un problème bien mineur, mais serait-il possible de réviser votre politique quant aux ouvrages que vous possédez, même s'ils ne sont pas rentables? Je suis convaincu que ce ne serait pas un déboursé énorme de la part de votre organisme, mais je pense que politiquement, pas sur le plan électoral, pour le député mais donner bonne figure, au gouvernement fédéral et aux organismes qui en dépendent, je pense que continuer à entretenir ces propriétés serait la bonne attitude à prendre.

Deuxième point, monsieur Franche; j'ai un peu la même préoccupation que mon collègue de Laprairie. Sur la rive sud du Saint-Laurent le rapport d'une étude a été déposé par le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, qui démontre que ce ministère a l'intention de centraliser le développement industriel en ce qui concerne l'industrie lourde. Dans la région de Varennes, il y a des compagnies comme Gulf et plusieurs compagnies d'industrie pétrochimique qui sont en train de s'étaler le long du Saint-Laurent. Ceci, à mon avis, nous amènera d'ici quelques années à un développement industriel dense, mais très mal planifié. C'est pourquoi les autorités provinciales et les autorités municipales ont étudié un projet d'un parc industriel, si vous voulez, qui irait en profondeur dans les terres plutôt qu'un parc qui s'étalerait et où on ferait une barrière d'industries le long du fleuve et en arrière desquelles on irait installer ensuite la population, ce qui est un non-sens.

A l'occasion de démarches que j'ai faites antérieurement auprès du Conseil des ports nationaux, on m'a répondu carrément: "Écoutez, avec le port de Montréal, on n'a pas encore un volume d'activités qui nous justifie de sauter de l'autre côté de la rive." Un autre exemple, en affaires, si une banque a une succursale qui n'est pas payante parce qu'il n'y a pas de monde, elle va s'installer là où il y a du monde.

Alors, ne serait-il pas possible de réviser cette politique? Je sais que les compagnies sont prêtes à investir dans des équipements portuaires moyennant votre collaboration, si vous voulez, et je ne crois pas que les déboursés financiers de votre part devraient être énormes.

• 1020

Mais je pense que l'on pourrait en arriver à une meilleure planification. Dans le cas actuel, dans la situation actuelle, on a SIDBEC-DOSCO qui, afin de pouvoir se doter de certains équipements portuaires, est en train de remplir le fleuve Saint-Laurent. Évidemment la province n'a pas tellement le goût de les arrêter étant donné que l'on sait bien que SIDBEC-DOSCO est un enfant de la province. On laisse l'enfant continuer, et on constate que l'on a des problèmes d'environnement! Nous ne sommes même plus au point où nous voulons les corriger, mais j'ai l'impression que nous tentons de les justifier. C'est le monde à l'envers.

Je vous le demande publiquement, pourriez-vous, s'il vous plaît, envisager cette possibilité. Je comprends que le port de Montréal pourrait augmenter encore le volume de ses activités avant que l'on pense à changer de côté de rive;

## [Interprétation]

That makes good sense when one is in business, but when the government is involved, the same rules do not apply. I know that you have only recently been appointed and that this is a minor problem, but would it be possible to review your present policy on your properties, even if they are not profitable. I am sure that you would not need to spend a great deal of money, but I think that politically, it would certainly create a better image for the M.P., the federal government and its agencies, and I think the proper approach to adopt would be to go on maintaining these properties.

Secondly, Mr. Franche, I have the same concern as my colleague from La Prairie. The Quebec Department of Industry and Commerce has tabled the report of a study on the south shore of the St. Lawrence, which shows the Department intends to centralize industrial development, at least in the heavy industry sector. In the Varennes region, there are companies such as Gulf and a number of other petrochemical companies now springing up along the St. Lawrence River. In my view, this will, in a few years, bring about a very dense industrial development, but one that will be very badly planned. For this reason, the provincial and municipal authorities have studied a proposed industrial park, so to speak, which would go inland rather than create a block of industries along the river, and behind which the people would live, which is nonsensical.

In the past, I have made representations to the National Harbours Board but I have been flatly told: «As for the Montreal harbour is concerned, there is not a sufficient volume of activity to justify moving over to the other shore.» Another analogy from business is that if a bank has a branch which does not pay because there are no people, it sets up business where people are.

Would it not be possible to review this policy? I know that companies are prepared to invest in harbour equipment, provided you co-operate, and I do not believe that the financial outlay on your part would be enormous.

However, I think that things might be much better planned. At the present time, Sidbec-Dosco is filling in areas on the banks of the St. Lawrence in order to construct certain harbour installations. Of course the province is not particularly interested in stopping the work since as we know quite well, SIDBEC-DOSCO is the province's offspring. So it is allowed to go ahead and now we see that there are environmental problems! We have even reached the point where instead of wanting to correct them, I have the impression that attempts are being made to justify them. It is an upside down world.

I therefore ask you publicly, whether you could please look into this possibility. I understand that Montreal Harbour might again increase its volume of activity before any thought is given to moving to the other shore; but I am



[Text]

mais je suis convaincu que la rive sud n'aura pas besoin d'un port comme celui de Montréal, mais plutôt de certains équipements qui ne nécessiteraient pas de notre part un investissement massif.

Troisième point: je voudrais avoir vos commentaires quant à un port en eau profonde. Vous devez sûrement avoir un peu envisagé cette question.

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Merci beaucoup.

**M. Loiselle (Chambly):** Vous avez un très grand champ d'activités!

**M. Franche:** En ce qui concerne votre première question, les rivages, les quais et les berges du Saint-Laurent, je suis un peu surpris, et j'ai remarqué que mes collègues aussi étaient assez surpris, que la politique des ports nationaux était de restaurer ces quais et de les louer par la suite, par bail emphytéotique ou d'une autre façon. Vous êtes bien sûr que...

**M. Loiselle (Chambly):** Louer ou vendre.

**M. Franche:** ... louer ou vendre. Êtes-vous bien sûr que c'est vraiment le Conseil des ports nationaux qui a pris cette décision-là par opposition, peut-être, aux Travaux publics du Canada? Est-ce quelque chose comme cela?

**M. Loiselle (Chambly):** Non, non. J'ai des lettres de chez vous.

**M. Franche:** Ah! bon. D'accord.

**M. Loiselle (Chambly):** Des propositions semblables ont été faites à Contrecoeur et à Varennes, je crois. Et d'ailleurs à chaque fois que le député de Chambly demande qu'on restaure ou qu'on réaménage un quai on me demande tout le temps: «Si la ville est prête à l'acheter». On est prêt à le restaurer mais, disons, qu'après cela on veut s'en débarrasser pour que la ville continue à assumer cette responsabilité-là. On n'offre pas un prix bien élevé pour la vente, hein!

**M. Franche:** Eh bien écoutez, je suis pris au dépourvu sur ce point de vue là; mais tout ce que je peux vous assurer, c'est que dans le cadre des budgets que nous avons, et évidemment compte tenu du fait que nous sommes de part la loi qui nous régit quelqu'un qui emprunte des fonds par opposition à ceux qui les obtiennent du Parlement dans la majorité des cas n'est-ce-pas, nous tombons sous le coup du concept de recouvrement des coûts pour la majorité de nos opérations. Ce qui n'empêche pas, je pense, que le Conseil des ports nationaux doit vivre en bon citoyen dans le cadre des municipalités où il est établi.

Je vais certainement revoir cette politique-là; et je le dis honnêtement, c'est peut-être l'avantage ou le désavantage d'être nouveau comme président, selon le point de vue où l'on se place, mais je suis surpris; il semble aussi que mes collègues sont surpris. Je vais vérifier certainement cet aspect-là. Si j'ai quelques difficultés, quant aux documents, vous me permettrez de communiquer avec vous, pour vous fournir une réponse plus adéquate. Mais par la même occasion, je peux vous assurer qu'on essaie d'être de bons citoyens dans les villes où nous vivons, mais avec les budgets que nous avons.

[Interpretation]

convinced that the south shore will not need a harbour like Montreal, but merely some equipment which will not necessarily require a large investment on your part.

My third point is this: I would like to have your comments on a deepwater harbour. You must surely have studied this matter. What possibilities are there for a deepwater harbour in the Gros-Cacouna region, that would be of international standard? What impact would such a port in eastern Canada and particularly at Gros-Cacouna have on the Canadian economy? That is a vast range of topics, is it not?

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** Thank you very much.

**Mr. Loiselle (Chambly):** You have a very vast range of activities!

**Mr. Franche:** In answer to your first question dealing with wharves and the shores of the St. Lawrence, I am rather surprised and I notice that my colleagues were also surprised that the policy of the National Harbours Board was to restore these wharves and then rent them out on 90-year leases. Are you quite sure...

**Mr. Loiselle (Chambly):** For rent or for sale.

**Mr. Franche:** ... for rent or for sale. Are you quite sure that it is really the National Harbours Board that made this decision and not the federal Department of Public Works? Would that be it?

**Mr. Loiselle (Chambly):** No. I have letters from you.

**Mr. Franche:** Very well then.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Similar proposals have been made at Contrecoeur and at Varennes, I believe. But every time the member of Parliament for Chambly asks that a wharf be restored and renovated, he is told: "If the town is prepared to buy it." They are prepared to do the restoration, but then they want to get rid of it and make the city take on responsibility for it. The asking price is not very high, is it?

**Mr. Franche:** I am quite taken aback by this statement; but all that I can say is to assure you that with our present budget, and in view of the fact that under the law which governs this, we borrow funds like those who obtain them from Parliament, and for these reasons we are obliged to recover the cost of most of our activities. This does not mean that the National Harbours Board should not be a good citizen in the municipalities where it is involved.

I shall certainly look into this policy; I say this in all honesty, and it is perhaps one of the advantages or the disadvantages of being a new Chairman, depending on one's point of view, but I am surprised as my colleague seem to be. I shall certainly check into it. If I do have some difficulty with documents, I shall contact you and provide you with a more adequate answer. I would also take this opportunity to assure you that we try to be good citizens in the towns where we operate, and bearing in mind our budget limitations.

[Texte]

Sur le deuxième point, la question des installations portuaires sur la rive Sud, il s'agit toujours de "*Which comes first, the chicken or the egg*", dans le cas qui nous concerne; aussitôt évidemment qu'on peut voir un potentiel ou un trafic réel on peut avoir des engagements, et l'industrie a besoin d'installations portuaires qui ne peuvent pas être, parfois, fournies ailleurs dans nos installations actuelles; on regarde la rentabilité, la possibilité de créer des installations en collaboration avec ces industries-là. Cela se fait à plusieurs endroits à travers le pays et c'est basé principalement sur des études de trafic qui peuvent se faire avec l'industrie.

• 1025

Pour ce qui est du troisième point ayant trait à Gros-Cacouna, je m'en réfère à celui qui est responsable de cette étude, M. Illing, parce que Gros-Cacouna ne fait pas partie du réseau du Conseil des ports nationaux.

**The Chairman:** Mr. Illing, do you have a comment?

**Mr. Illing:** Yes, Mr. Chairman. The prospect of establishing a deep water dry bulk cargo port at Gros-Cacouna is being examined at this time. It is being examined collaboratively with the Department of Transport and the provincial government. There is a company that is actively interested in development of port facilities there. Obviously, some of the factors which have to be considered in weighing the decision is what kind of traffic will go through there, what kind of impact, if any, this traffic moving through the port of Gros-Cacouna will have on other ports in the St. Lawrence or indeed, in the Maritimes. There is a jointly sponsored study being carried on now between the province of Quebec and ourselves to examine the concept of the deep water port development at Gros-Cacouna in depth and this study is, in fact, well on its way. We are expecting to have the results by early summer. We are also engaged in some discussions with the company Havre Champlain, which has been actively pursuing the development of the port. So, a number of factors are being considered as far as Gros-Cacouna is concerned but no decision has been made.

**The Chairman:** Merci, Monsieur Loiseleur. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I too join my fellow colleagues in congratulating Mr. Franche on his new appointment. I think the National Harbours Board plays a very vital part in the new national transportation policy which the government is implementing. Mr. Chairman, I would like to be updated with respect to the labour situation at the various ports under the authority of the National Harbours Board. I think we are all aware that the strike situation at some of the major ports has had a very detrimental effect on tonnage in past years. I think the Committee would like to have an update with respect to the labour situation in 1976.

**The Chairman:** Mr. Franche.

**Mr. Franche:** With pleasure, Mr. Lumley. Let us say that it looks a lot better than last year but in the labour field one always speculates a bit as to how one can forecast what will happen. In the port of Montreal, I would say that the situation has improved extensively and I trust that that will continue. The port of Halifax on the East coast is also looking up. We are negotiating with various unions at the moment and settlements are beginning to appear.

[Interprétation]

With regard to your question on harbour installations on the south shore, this is of course a question of which comes first, the chicken or the egg. Of course there may be real potential, there may be commitments, and industry needs harbour installations that may not be there, or facilities which we do not now provide; we have to look at the economics, and at the possibilities of building facilities in co-operation with the industries involved. This is being done in several areas throughout the country and mainly on the basis of traffic studies conducted in conjunction with industry.

As to your third point concerning Gros-Cacouna, I defer to the person responsible for the study, Mr. Illing, for Gros-Cacouna does not come under the National Harbours Board.

**Le président:** Vous voulez répondre à la question, monsieur Illing.

**M. Illing:** Monsieur le président, on examine actuellement la possibilité de construire un port en eaux profondes pour le chargement des marchandises sèches à Gros-Cacouna. L'étude est menée conjointement par le ministère des Transports et le gouvernement provincial. Il y a une compagnie qui est décidément intéressée à la construction d'un tel port. Parmi les facteurs dont il faut tenir compte, il y a le genre de trafic qui est appelé à s'y faire, les répercussions de ce trafic sur les autres ports du Saint-Laurent et même des provinces Maritimes. Il y a donc cette étude approfondie que nous menons en collaboration avec la province de Québec sur la possibilité de construction d'un port en eaux profondes à Gros-Cacouna et cette étude est passablement avancée. Nous comptons bien avoir les résultats d'ici de début de l'été. Nous sommes en pourparlers avec la compagnie Havre Champlain, qui s'intéresse à l'expansion de ce port. La situation est à l'étude pour ce qui est du port de Gros-Cacouna. Aucune décision ferme n'a encore été prise.

**Le président:** Merci, monsieur Loiseleur. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Je vous remercie, monsieur le président. Ainsi que mes collègues, je tiens à féliciter M. Franche de sa récente nomination. Le Conseil des ports nationaux est appelé à jouer un rôle important dans les nouvelles politiques nationales sur les transports préconisée par le gouvernement. Monsieur le président, je voudrais qu'on fasse le point sur la situation de la main-d'œuvre dans les divers ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux. Nous savons tous que les grèves ont eu des effets néfastes sur l'activité des principaux ports au Canada dans le passé. Le Comité sans doute est désireux de savoir comment la situation se présente pour 1976.

**Le président:** Monsieur Franche.

**M. Franche:** Je vous en parlerai avec plaisir, monsieur Lumley. Disons tout d'abord que pour ce qui est des relations de travail, la situation se présente assez bien cette année, quoiqu'en cette matière il faille toujours être prudent dans ses prévisions. Dans le port de Montréal, je dirais que la situation s'est améliorée considérablement; j'espère simplement que la tendance se maintiendra. Sur la côte est, au port de Halifax, tout semble aller également.



[Text]

Churchill has been settled. A tentative agreement has been reached in Halifax with respect to police associations. Negotiations are going on in Saint John, New Brunswick, with respect to the police association there and negotiations are also going on in Port Colborne. What is happening this year, mind you, is that we have, if I am correct, 24 labour agreements coming up for renewal within the next, I would say, 15 months. To date, yes, we have had indications of a certain stability. There are the labour agreements of the National Harbours Board, but there are also the labour agreements with respect to the longshoremen and they are dealt with by the Maritime Employers Associations. In that area, also like Montreal, I think the situation has improved quite a bit. In Vancouver I am not up to date on the discussions, although there seems to be great co-operation among the maritime employers, the port authorities and the longshoremen's association, out there. But there are other factors, as we are well aware, such as the Bayda Report of last year, and what the Department of Labour may be doing to improve the situation. I could not enlighten you on this.

**Mr. Lumley:** It sounds very encouraging, Mr. Chairman.

• 1030

**Mr. Franche:** It is always a bit tricky in that field.

**Mr. Lumley:** In previous committee meetings, with respect to the second look at the national transportation policy, a lot has been discussed with respect to the utilization of capital equipment in moving freight into Western Canada. There is not much sense in concentrating all our efforts in moving the wheat to the port of Vancouver, if it is all going to be tied up in the harbour. How much input are you having into any possible changes in the over-all policy, in Western Canada and the Lakehead, with respect to the movement of commodities?

**Mr. Franche:** I am sorry. I just missed the last point.

**Mr. Lumley:** How much input are you having with respect to proper utilization of capital equipment in the whole national transportation setup? You can have all the freight cars you want but, if they are all tied up in a harbour, and they are sitting there, and we have millions and millions of dollars being tied up and sitting in port, this is not proper utilization of capital. How are you addressing yourself to this particular aspect of transportation?

I realize the question, Mr. Chairman, is as broad as it is long, but, I think, it is very important. I am sure that the distinguished colleague from Capilano is far more knowledgeable of this aspect than I am but, I think, it is something that should be addressed very quickly.

**Mr. Franche:** Yes. The question of moving grain out of the country is a very important, and a very complex field so I have found out in the last three months. Basically, I think, the decisions, as to moving freight and scheduling ships, are not decisions of the National Harbours Board. However, working with the grains group and the Canadian Wheat Board, we do co-operate as much as possible and, when there are problems of scheduling, we can have a valid input if we co-operate with them. But our role, I would say, is minimal, in this scheduling, because it is at both ends and that is outside of the realm of the National Harbours Board.

[Interpretation]

Nous sommes en négociations actuellement avec les divers syndicats et il y a déjà des points d'entente. La situation de Churchill a été réglée. Pour en revenir à Halifax, il y a eu entente avec les associations policières. A Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, les négociations vont bon train avec les associations policières; c'est le cas également à Port Colborne. Il faut comprendre que nous avons cette année 24 conventions collectives qui expirent dans une période d'à peu près 15 mois. Jusqu'à présent, nous avons pu remarquer une certaine stabilité. Il y a les conventions collectives qui intéressent le Conseil des ports nationaux, mais il y a également celles qui s'appliquent aux débardeurs et qui intéressent les associations d'armateurs. Dans la région de Montréal, par exemple, la situation s'est améliorée certainement. Je ne sais pas où en sont les discussions à Vancouver, mais la coopération semble être bonne entre les employeurs, les autorités portuaires et l'Association des débardeurs. Mais d'autres facteurs interviennent également, et je mentionne le rapport Bayda de l'année dernière et ce que le ministère du Travail est susceptible de faire pour améliorer la situation. Je ne peux pas vous en dire plus.

**M. Lumley:** Cela semble très encourageant, monsieur le président.

**M. Franche:** Les choses sont toujours un peu délicates dans ce domaine

**M. Lumley:** Lors de séances de comité précédentes portant sur la politique nationale des transports, on a beaucoup parlé de l'utilisation du matériel roulant pour le transport du fret vers l'Ouest du Canada. Il ne sert pas à grand chose de concentrer tous nos efforts sur le transport du blé vers le port de Vancouver, s'il doit rester bloqué dans le port. Dans quelle mesure participez-vous à la formulation de la politique générale en matière de transports de matières premières entre l'Ouest du Canada et la tête des lacs et à son éventuelle modification?

**M. Franche:** Excusez-moi, je n'ai pas très bien compris votre question.

**M. Lumley:** Quel est votre rôle dans l'utilisation rationnelle du matériel de transport? Quel que soit le nombre de wagons de chemin de fer dont on dispose, s'ils sont tous bloqués dans le port et qu'on immobilise ainsi des équipements valant des millions et des millions de dollars, cela n'est pas une bonne utilisation du capital. Quel est votre rôle dans cet aspect particulier des transports?

Je sais que c'est une vaste question, monsieur le président, mais elle m'apparaît très importante. Je suis sûr que mon collègue de Capilano connaît beaucoup mieux cet aspect que moi, mais il me semble qu'il faudrait en parler très promptement.

**M. Franche:** Oui. Le transport des céréales est un domaine très important et très complexe, comme je m'en suis aperçu au cours de ces 3 derniers mois. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux qui décide des tonnages à transporter et du roulement des navires. Cependant, nous collaborons autant que nous pouvons avec la Commission canadienne du blé et lorsqu'il se pose des problèmes de rotation, nous pouvons donner un apport intéressant. Mais notre rôle dans tout cela est minimal car il faut organiser les choses aux deux extrémités et cela échappe à la compétence du Conseil des ports nationaux.

## [Texte]

**Mr. Lumley:** Have you assessed the situation and made any recommendations to the various bodies that are responsible?

**Mr. Franche:** Not that I know of, no, sir.

**Mr. Lumley:** I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Illing would care to comment because he has the over-all responsibility in that area?

**The Chairman:** Mr. Illing.

**Mr. Illing:** Yes, Mr. Chairman. As far as Mr. Lumley's question is concerned, about the involvement of, not only of the National Harbours Board, but all the elements of the Department, in planning for the movement of commodities through Vancouver, or indeed, through the Pacific Rim-oriented ports. Mr. Franche, of course, has not had time yet, to become fully involved in some of the aspects of the planning that is going on. Because of his extensive travelling, I have kept myself involved in that area. So, on this occasion, I am speaking, really, on his behalf.

There is a major study under way which involves all the elements of the transport family and it is looking at the projected growth of movements of, or trends of movements of, grains, potash, sulphur and other commodities, through the West Coast. It is examining the adequacy of port facilities, the adequacy of rail connections and short- and longer-term improvements which might be made, using only the existing facilities, such as possibly recycling cars from the north shore at Vancouver back through a different route. This might relieve some pressures on the rail system. This is one of the things that is being looked at.

The possibility of channelling some further growth of commodity movement from Northern British Columbia and the northern part of the Prairie Provinces through Prince Rupert, is also being looked at as a measure to possibly alleviate the pressures on Vancouver for the future both in terms of port facilities and rail access which is a particularly pressing problem.

So in summary, Mr. Chairman, extensive studies are being carried out and a great deal of work has been done to define the problems as they are now and as they may well be in the future and to develop solutions for them.

**Mr. Lumley:** This is my final question, Mr. Chairman.

• 1135

I do not believe the 1975 figures have been announced to date. At least, I have not seen a copy of the report. Could you give any indication as to the tonnage at the major ports across Canada in the last year? Did we have an increase or a decrease in bulk containers?

**Mr. Franche:** There is a decrease in tonnage and perhaps you will allow me two minutes. I know we have a chart on that Jack.

There has been a reduction in total tonnage handled in 1975 due to two factors. One is the general downtrend in world economics in traffic across our oceans and the second one is due to labour unrest in some of our ports. The total tonnage handled in 1975 was 133.4 million tons which is a reduction from 1974 of 10 million tons; we were at 143.7 tons. The changes occurred not so much in the grain. The grain was rather stable, quite stable in fact at 18.9 million tons. Other bulk decreased by 7 per cent from 107.5 to 100.7 tons. Containers went down from 5.7 million tons to 4.5

## [Interprétation]

**M. Lumley:** Avez-vous évalué la situation et adressé des recommandations à divers organismes responsables?

**M. Franche:** Non, pas que je sache.

**M. Lumley:** Est-ce que M. Illing voudrait répondre, car c'est lui qui a la responsabilité principale dans ce domaine?

**Le président:** Monsieur Illing.

**M. Illing:** Oui, monsieur le président. En ce qui concerne la question du rôle du Conseil des ports nationaux dans les transports vers les ports du Pacifique, M. Franche n'a pas encore eu le temps d'aborder tous les aspects de la planification en cours. C'est surtout moi qui m'en occupe, étant donné que M. Franche doit se déplacer très fréquemment. Je parle donc ici en son nom.

Une grande étude est en cours qui s'intéresse à tous les secteurs des transports et qui cherche à prévoir la croissance du mouvement de céréales, de potasse, de soufre et d'autres produits vers la côte Ouest. Elle s'intéresse aux installations portuaires, aux liaisons ferroviaires et aux améliorations à court ou à long terme que l'on pourrait apporter en utilisant uniquement les installations existantes, comme par exemple en renvoyant les wagons viables par un parcours différent. Cela permettrait de soulager quelque peu le réseau ferroviaire. Voilà une des possibilités que nous étudions.

Pour alléger les pressions qui se font sentir pour le port de Vancouver, on a aussi songé à accroître le mouvement des produits passant par Prince-Rupert et provenant du nord de la Colombie-Britannique et du nord des Prairies. A Vancouver, en effet, les installations portuaires et les accès ferroviaires sont particulièrement congestionnés.

Donc, en résumé, monsieur le président, nous avons procédé à d'importantes études et fourni énormément de travail pour essayer de circonscrire les problèmes actuels et les difficultés qui se présenteront très probablement dans l'avenir, et de trouver des solutions.

**M. Lumley:** Ce sera ma dernière question, monsieur le président.

Je ne pense pas qu'on nous ait encore donné les chiffres de 1975. Tout au moins, je n'ai pas vu de copie du rapport. Aussi pourriez-vous nous indiquer quel est le tonnage qui a passé par les ports principaux du Canada l'an passé? Y a-t-il augmentation ou diminution du volume de trafic de containers?

**M. Franche:** Il y a une diminution de tonnage et peut-être voudrez-vous bien attendre quelques instants. Je sais que nous avons un diagramme là-dessus, Jack.

Il y a eu réduction de la totalité du tonnage en 1975, et pour deux raisons. D'abord, il y a une tendance générale à la baisse du trafic océanique dans l'économie mondiale, et ensuite il y a eu ces perturbations dans le domaine du travail. La totalité du tonnage manutentionné en 1975 était de 133.4 millions de tonnes, ce qui représente une réduction de 10 millions de tonnes par rapport à l'année 1974, où le tonnage s'établissait à 143.7 tonnes. Les changements ne sont pas particulièrement notables dans le trafic des grains, qui a été assez stable et s'est établi à 18.9 millions



[Text]

and break-bulk went down quite extensively also from 11.5 to 9.6.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman.

I wonder if Mr. Franche could give us an indication of the over-all planning strategy for the Maritimes. We have talked about Montreal and the West coast. What is the overview of what is planned for the maritime area, for example, St. John's versus Halifax or Halifax versus St. John's? Just what do you see in your crystal ball?

**Mr. Franche:** If you would permit me, Mr. Chairman, I would prefer to refer to St. John and Halifax rather than St. John's versus Halifax.

• 1040

I think you are aware that we are looking at a variety of possibilities of development for Halifax and St. John. In terms of the estimates for Halifax, we are looking at about five hundred and some odd thousand dollars mainly to complete the resurfacing of a pavement of Pier (C) container terminal which is altered, and a variety of improvements and studies with respect to a new container terminal. The Minister of Transport, the Honourable Mr. Lang, in co-operation with the Minister of Development of Nova Scotia, announced that a joint task force between the province and the National Harbours Board and Transport Canada was looking at the report that was presented by the FENCO to the Ministry of Development as to the opportunity for a new container facility in Halifax.

This task force will report to the two Ministers by the end of May, and from the report I presume decisions by both sides of the two governments will be taken. I cannot anticipate yet what that report will say.

**Mr. Forrestall:** Dr. Stephen Weyman said so in Halifax yesterday in no uncertain terms, I notice.

**Mr. Franche:** With respect to Saint John harbour, we are planning some changes with respect to modernization of fire facilities, water, safety systems, and so forth. We have just gone through the construction of the Rodney terminal, and discussions are still going on between the province and ourselves with respect to the Treasury Board on the question of the forest products terminal in Saint John.

I would say that those are probably the two highlights of what may happen in 1976; the question of where do we go with respect to container facilities in Halifax and where do we go with respect to the forest products terminal in Saint John, New Brunswick.

**Mr. Harquail:** Yes, I was interested in that because we often read in the press of this, and I do not know whether it is friendly competition, or what. There is always a haul and a pull. One year it seems that maybe Saint John is ahead and another year Halifax is, and I was just wondering what the overview was and if there was any possibility of harmony or co-operative measures whereby they both could prosper and survive. Is it your impression that this is what will happen or is developing?

[Interpretation]

de tonnes. Mais il y a eu d'autres marchandises en vrac dont le trafic a diminué de 7 p. 100, de 107.5 à 100.7 tonnes. Et le trafic des containers a diminué de 5.7 millions de tonnes à 4.5, et le déchargement des marchandises a diminué d'une façon importante passant de 11.5 à 9.6.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président.

Je me demande si M. Franche pourrait nous donner des indications sur l'ensemble de la stratégie de planification dans le cas des provinces Maritimes. Nous avons discuté de la situation de Montréal et de la côte Ouest, mais qu'a-t-on prévu dans les Maritimes? Qu'a-t-on prévu, au point de vue situation, pour Saint-Jean comparativement à Halifax, ou pour Halifax comparativement à Saint-Jean? Qu'entrevoiez-vous pour l'avenir?

**M. Franche:** Si vous me permettez, monsieur le président, je préférerais traiter de la situation de Saint-Jean et de celle de Halifax d'une façon distincte.

Comme vous le savez, nous entrevoyons toutes sortes de possibilités pour l'expansion de Halifax et de Saint-Jean. Dans le cadre du budget pour Halifax, nous prévoyons quelque cinq cent mille dollars, principalement pour terminer la remise en état du dallage de béton de la jetée 'C', terminus à containers, qu'on modifie, ainsi que pour toute une variété d'améliorations et d'études en rapport avec la construction d'un nouveau terminus à containers. Le ministre des Transports, l'honorable M. Lang, de concert avec le ministre de l'Expansion de la Nouvelle-Écosse, a annoncé la formation d'un groupe de travail regroupant les représentants de la province, du Conseil des ports nationaux et de Transport Canada, pour examiner le rapport présenté par la FENCO au ministère de l'Expansion et portant sur la possibilité de construire de nouvelles installations pour conteneurs à Halifax.

On s'attend que le groupe de travail présente son rapport aux deux ministres d'ici la fin de mai et que des décisions en résultent de la part des deux gouvernements. Je ne puis en dire davantage pour l'instant.

**M. Forrestall:** M. Stephen Weyman a été catégorique hier à Halifax.

**M. Franche:** En ce qui concerne le port de Saint-Jean, nous prévoyons la modernisation des installations de lutte contre l'incendie, des canalisations d'eau, des systèmes de sécurité et le reste. Nous venons de terminer la construction du terminus *Rodney* et les pourparlers sont en cours entre la province, le Conseil du Trésor et nous-mêmes en ce qui concerne le terminus pour les produits forestiers à Saint-Jean.

Ce sont probablement là les deux principales questions pour 1976: où construire les installations pour conteneurs à Halifax et où situer le terminus pour produits forestiers à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

**M. Harquail:** C'est un sujet intéressant qui fait l'objet de nombreux commentaires dans la presse. Il y a cette sorte de concurrence où chacun essaie de tirer la couverture de son côté. Une année, Saint-Jean semble être en avance, puis c'est au tour de Halifax. Je me demandais s'il ne fallait pas voir un peu plus loin et examiner la possibilité d'une coopération qui fasse que les deux ports puissent prospérer et survivre. Croyez-vous que ce soit possible?

[Texte]

**Mr. Franche:** There is always an element of competition between ports, and I think that is healthy in any organization, whether it is National Harbours Board or whether it is a private enterprise within an organization that is, shall we say, operating in different parts of the country and along somewhat similar services, yes, but at the same time each port probably has natural advantages one over the other.

**Mr. Harquail:** Speaking about natural advantages, does the port at Dalhousie come under the National Harbours Board?

**Mr. Franche:** No.

**Mr. Harquail:** It does not?

**Mr. Franche:** No, Mr. Chairman, it does not.

**Mr. Harquail:** You are aware of the new facility that is there. They have a new row-type of wharf facility.

**Mr. Franche:** I am aware to a certain extent, yes.

**Mr. Harquail:** You people do not participate or play any role in directing any traffic to that port in terms of any other commodities besides paper coming out of the International Pulp and Paper Mill?

**Mr. Franche:** We are not involved at all in the operation of the Dalhousie. It is outside the responsibility of the National Harbours Board.

**Mr. Harquail:** Would your colleague have any knowledge of the operation there?

**The Chairman:** Mr. Illing.

• 1045

**Mr. Illing:** Yes, Mr. Chairman. I have some knowledge of the operation, Mr. Harquail. We foresee quite a good future for the Dalhousie facility. One of the things that led to the evolution of a new ports policy was the obvious need to integrate the overview of ports under all forms of administration so that one could see the effect of one port activity on another and bring some bearing on the movement of cargo through the most appropriate facility. And one of the aspects of the new ports policy will be that the Dalhousie facility will be closely monitored in relation to Saint John and indeed other maritime ports.

**Mr. Harquail:** Do you also foresee increased traffic at Belledune? How would you classify that facility at Belledune in terms of encouraging increased traffic going in there?

**Mr. Franche:** Belledune, sir, is under the responsibility of the National Harbours Board. As far as I know, it is oriented on one customer to mine and how the mine goes so goes the port. Basically, I think, if I remember well, it is a copper mine that ships to the smelter in Murdochville. The copper market is not the greatest market these days, as I understand it, so it fluctuates with the prosperity of the mine.

**Mr. Harquail:** Are you optimistic about utilizing that port or in trying to encourage the use of it for other commodities or other traffic, notwithstanding the market for copper or the use that it is being put to now?

[Interprétation]

**M. Franche:** Il y a toujours une certaine concurrence qui joue entre les divers ports, et je pense que c'est de bonne guerre, qu'il s'agisse du Conseil des ports nationaux ou d'une entreprise privée ayant des ramifications dans diverses régions du pays et offrant des services similaires. Je suppose que chaque port a des avantages naturels qui lui sont propres.

**M. Harquail:** Vous venez de parler d'avantages naturels. Pouvez-vous me dire si le port de Dalhousie relève du Conseil des ports nationaux?

**M. Franche:** Non.

**M. Harquail:** Il n'en relève pas?

**M. Franche:** Non, monsieur le président.

**M. Harquail:** Vous êtes au courant des nouvelles installations qui se trouvent dans ce port. Vous savez qu'il y a des quais en rangée?

**M. Franche:** Je suis quelque peu au courant de la situation.

**M. Harquail:** Vous ne dirigez pas de navires vers ce port pour les denrées autres que le papier qui provient de l'usine de l'*International Pulp and Paper*?

**M. Franche:** Nous n'avons rien à voir avec le port de Dalhousie. Il ne relève pas du Conseil des ports nationaux.

**M. Harquail:** Votre collègue connaît mieux la situation peut-être?

**Le président:** Monsieur Illing.

**M. Illing:** Je suis au courant de l'activité qui s'y déroule, monsieur Harquail. Nous prévoyons un bon avenir au port de Dalhousie. En particulier, la nécessité évidente d'intégrer tous les aspects de l'administration des divers ports nous a poussés à élaborer une nouvelle politique portuaire, car ainsi on peut mieux voir l'effet des activités les unes sur les autres et en tirer des conclusions importantes quant à l'installation la plus appropriée au mouvement des marchandises. Notamment, on surveillera de très près le port de Dalhousie par rapport à celui de Saint-Jean et d'autres ports de mer.

**M. Harquail:** Prévoyez-vous également une augmentation du trafic à Belledune? En ce qui concerne votre politique d'accroissement du trafic, comment considérez-vous Belledune?

**M. Franche:** Belledune relève du Conseil des ports nationaux. A ma connaissance, il dessert un seul client, une mine. Il me semble qu'il s'agit d'une mine de cuivre qui envoie le minerai à une fonderie de Murdochville. A l'heure actuelle, le marché du cuivre n'est pas très actif, et le port non plus.

**M. Harquail:** Croyez-vous qu'il serait possible d'utiliser le port pour d'autres types de marchandises en oubliant le fait que, jusqu'à présent, il dessert surtout le marché du cuivre?



[Text]

**Mr. Franche:** Not that I am aware of, Mr. Chairman, at the moment.

**Mr. Harquail:** Who makes up your board and how are these people appointed to it? I am particularly interested in your area of New Brunswick. Do you have people on your board.

**Mr. Franche:** There are presently three members on the board: Dr. Stephen Weyman, the regional representative from Saint John, New Brunswick, representing the Atlantic provinces; there is Mr. Guy Baudet from Montreal, representing the Province of Quebec; and myself. There is a vacancy with respect to the west coast. They are appointed by Governor in Council according to the National Harbours Board Act of 1936.

**Mr. Harquail:** What is the total complement, again?

**Mr. Franche:** The act allows for a total of four and three are members at the moment.

**Mr. Harquail:** I have one question about potash being shipped to Saint John, New Brunswick. There is a subsidy existing now with potash going into Saint John, New Brunswick. Would you be able to comment on it? Maybe I am putting the question at the wrong time. I had an enquiry not long ago about some people who wanted to bring potash into northern New Brunswick and they are wondering if there is any possibility of them enjoying the same subsidy that is paid when you are shipping it into Saint John, New Brunswick.

**Mr. Franche:** What subsidy are we talking about? National Harbours Board has no subsidies.

**Mr. Harquail:** Perhaps that question is not in order and I should direct it to someone else. I just had an enquiry this week. You are not aware of subsidies, so you would not be able to comment.

**Mr. Franche:** Well, if it is a rail subsidy and the potential customer enquires from us, we try to facilitate. We give him the information or orient him on the right information. But there are no subsidies from the National Harbours Board.

**Mr. Harquail:** Fine. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. Mr. Forrestall is next.

**Mr. Forrestall:** I wonder if I could ask the Chairman a question in respect of the comments and observations made by Dr. Weyman in Halifax, and I quote:

Halifax already has more container space per berth than any other Port in Canada. Delays experienced by some ships getting berths at Haultrem is largely the result of management procedures. Haultrem could more than adequately handle container cargo moving at this time especially with the world shipping slump. It has more space per berth than any other container facility in Canada. Problems arise when some shippers claim delays in securing a berth at Haultrem are largely due to the terminals management procedures.

[Interpretation]

**M. Franche:** Je ne le crois pas, pour l'instant.

**M. Harquail:** Qui compose votre conseil et comment les membres sont-ils nommés? Je m'intéresse particulièrement à la région du Nouveau-Brunswick. A-t-elle des représentants à votre conseil?

**M. Franche:** Le conseil compte actuellement trois membres: M. Stephen Weyman, représentant régional de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), qui représente les provinces Maritimes, M. Guy Beaudet, de Montréal, qui représente la province de Québec, et moi-même. Il y a une vacance et c'est celle du représentant de la côte Ouest. Les conseillers sont nommés par le gouverneur en conseil conformément à la Loi sur le Conseil des ports nationaux adoptée en 1936.

**M. Harquail:** Quel est donc le nombre total des membres?

**M. Franche:** La loi autorise un nombre total de quatre membres et il n'y en a pour l'instant que trois.

**M. Harquail:** J'aimerais poser une question au sujet de la potasse envoyée à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. On accorde pour ce faire une subvention. Pouvez-vous commenter cela, s'il vous plaît? Je pose peut-être la question au mauvais moment. On m'a demandé, il n'y a pas très longtemps, s'il est possible de recevoir la même subvention pour envoyer de la potasse dans le nord du Nouveau-Brunswick.

**M. Franche:** De quelle subvention est-il question? Le Conseil des ports nationaux n'accorde aucune subvention.

**M. Harquail:** Je ne pense pas que ma question soit recevable. Je devrais la poser à quelqu'un d'autre. On m'a posé la question cette semaine, mais je ne crois pas que vous soyez au courant des subventions, n'est-ce pas?

**M. Franche:** S'il s'agit d'une subvention au transport par voie ferrée et que le client éventuel nous pose des questions, nous essayons de l'accommoder. Nous lui disons auprès de qui se renseigner. Mais le Conseil des ports nationaux n'accorde aucune subvention.

**M. Harquail:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. M. Forrestall a la parole.

**M. Forrestall:** J'aimerais poser une question au sujet des remarques faites par M. Weyman à Halifax, et je cite:

Halifax compte déjà plus d'espace à containers par poste que tout autre port canadien. Les délais qu'ont connus certains navires qui avaient des postes à Haultrem sont en grande partie dûs aux procédures administratives. Haultrem pourrait très bien accommoder la quantité actuelle de marchandise en containers, étant donné la crise mondiale du transport maritime. On y trouve plus d'espace par poste que tout autre port canadien adapté aux containers. Des problèmes se posent lorsque certains armateurs affirment que les retards dans l'obtention d'un poste à Haultrem sont en grande partie dûs aux pratiques administratives du terminus.

[Texte]

I would ask the Chairman if that represents the National Harbours Board's view?

• 1050

**Mr. Franche:** When was that made, sir?

**Mr. Forrestall:** It was made yesterday in Halifax, in an article in the *Halifax Mail-Star* entitled: "Views on new Facility Divided". Does it represent the Board's view? What I am getting at is, what is the point of the task force if we are going to hear about it from them at the end of May when we have already been told to go to hell?

**Mr. Franche:** The Board's view will be, I would say, quite dependent on the report of the task force at the end of May and I can assure you that there is no prejudice on the part of the members of the task force, which I chair, as the NHB, representative, along with Les Single. I was not aware at all of those statements made by Dr. Weyman and it is complete news to me this morning.

**Mr. Forrestall:** You do not share them. Can I fairly draw that assumption?

**Mr. Franche:** I cannot share them until I have seen the result of our work on the task force.

**Mr. Forrestall:** That comment, then, might represent the view of the Minister of Transport or the Governor in Council, or ...

**Mr. Franche:** Sorry sir, which comment? This one, of Dr. Weyman's?

**Mr. Forrestall:** Dr. Weyman's comments—whether they would represent the view of government.

**Mr. Franche:** First of all, I do not know in what context Dr. Weyman may have made that statement, but I am sure that the Minister would speak for himself.

**Mr. Forrestall:** With whom, then, would Dr. Weyman be divided? Because the title is: "Views on New Facility Divided". That was a headline in yesterday afternoon's *Mail-Star* in Halifax. Who is he differing with? Where are the different points of view?

**Mr. Franche:** Why do you not ask Dr. Weyman? Or, why not put the headline on ...

**Mr. Forrestall:** You are the chairman, or does he act as the quasi-chairman when he is outside of Ottawa?

Mr. Chairman, I wonder if the chairman, then, could give us some indication—or have they done any review—of the impact on the ports of Halifax and Saint John from the loss of the grain and flour subsidies: the repeal of Section 272 of the Railway Act? Have you done any studies with respect to the loss of jobs or the loss of dollar flow, or any studies with respect to the impact?

**Mr. Franche:** We have not done any studies on this but I know that, just this week, there was a meeting of the officers of my staff in Halifax with respect to the impact caused by removing the at-and-East rate on grain. I think the meeting was held the day before yesterday, unless I am wrong. I have not had any report on this but we are trying to minimize whatever impact it will have on the activities of the port.

[Interprétation]

Est-ce là l'opinion du Conseil des ports nationaux?

**M. Franche:** Quand ces remarques ont-elles été prononcées?

**M. Forrestall:** Hier à Halifax; on les trouve dans un article du *Mail-Star* d'Halifax intitulé: «Divergences d'opinions sur les nouvelles installations». Est-ce là l'opinion du Conseil? Autrement dit, à quoi sert le groupe d'étude dont on ne recevra le rapport qu'à la fin de mai alors qu'on nous a déjà dit d'aller au diable?

**M. Franche:** La décision du Conseil dépendra du rapport que présentera le groupe d'étude à la fin de mai. Je puis vous assurer que les membres qui le composent n'ont aucun préjugé et c'est moi qui préside, à titre de représentant du CPN, avec M. Les Single. Je n'étais pas au courant de ce qu'a dit M. Weyman.

**M. Forrestall:** Puis-je donc en conclure que vous n'êtes pas d'accord avec lui?

**M. Franche:** Je ne pourrai me prononcer tant que l'on ne connaîtra pas les conclusions du groupe d'étude.

**M. Forrestall:** Ce commentaire pourrait donc représenter l'opinion du ministre des Transports ou du Gouverneur en conseil, ou ...

**M. Franche:** Quel commentaire? Celui de M. Weyman?

**M. Forrestall:** Oui, pourrait-il représenter l'opinion du gouvernement?

**M. Franche:** D'abord, je ne sais pas dans quel contexte M. Weyman a prononcé ces paroles, mais je suis certain que le ministre peut parler en son nom propre.

**M. Forrestall:** Mais alors avec qui M. Weyman serait-il d'opinions divergentes? Le titre est bel et bien: «Divergences d'opinions sur les nouvelles installations». C'était l'une des manchettes dans l'édition d'hier après-midi du *Mail-Star* d'Halifax. Quelles sont ces diverses opinions?

**M. Franche:** Pourquoi ne posez-vous pas la question à M. Weyman lui-même?

**M. Forrestall:** C'est vous le président, à moins qu'il ne serve de pseudo-président lorsqu'il est à l'extérieur d'Ottawa?

Le président pourrait-il nous donner une idée des répercussions qu'aura sur les ports d'Halifax et de Saint-Jean la perte des subventions pour les céréales et la farine, c'est-à-dire l'abrogation de l'article 273 de la Loi sur les chemins de fer? Avez-vous mené des études pour savoir combien d'emplois disparaîtront ou combien de revenus perdrat-on?

**M. Franche:** Nous n'avons fait aucune étude, mais je sais que cette semaine se tenait une réunion de mes hauts fonctionnaires en poste à Halifax précisément pour discuter des répercussions de la disparition du tarif spécial pour les envois de céréales vers l'Est. Si je ne m'abuse, c'était avant hier. Je n'ai reçu encore aucun rapport, mais nous essayons de minimiser les conséquences en ce qui a trait aux activités portuaires.



[Text]

**Mr. Forrestall:** Will this in any way impair the so-called total-port principle which, in fact, underlay the development of the Port of Halifax, so many years ago now, and which was enunciated in, for example, the Gibb's Report—in terms of the loss of facilities and a capacity to be a total service port?

**Mr. Franche:** It may; it will. It may affect the volume going through on the grain side. Will it affect the rest of the port? No, not that I know of at the moment.

**Mr. Forrestall:** Do you understand that the removal of the at "and" East rate will impair Montreal or any of the river ports?

**Mr. Franche:** I will have to check that point. Just a minute, please.

• 1055

The impact of removing the at-and-East rate will be negligible on a port like Montreal. We are looking at the question of the flour trade, because on the flour trade it could have an impact by opposition to grain. With respect to grain, the meeting that was held this week was part of this whole unit-train concept, that might be a way of counterbalancing the effect of the at-and-east.

**Mr. Forrestall:** Is it not very clear, though, that until uncountable dollars are spent on the upgrading of the roadbed out of the Atlantic Provinces and into the Lakehead, for example, the concept of the efficiency a unit train, in terms of numbers, is somewhat in doubt? The concept of unit trains, of course, has been kicking around for a long, long time. The major impediment has been the enormous amount of money it would cost to upgrade the roadbeds. So if we are abruptly to bring to an end, some time over the next few months, the at-and-east rate, facing that movement with increases that have accumulated since 1960, and in the absence of any possibility of getting efficient unit trains that work, while you describe the impact of this on Montreal and other river ports as being negligible, would it be fair to say that it will be significant at Halifax and Saint John? Because we cannot move—that is my understanding from, I guess, the department's own internal people, from the railways, and from other people who have closely studied this matter over a long period of time.

**Mr. Franche:** The question of the roadbed: at this stage, I do not feel too confident in explaining whether it is able to handle it or not—it is a highly technical question.

**Mr. Forrestall:** Let me put it the other way: do you have any reason to believe the unit-train concept could be introduced to the system of grain flour movement coincidental with the removal of the at-and-east rate?

**Mr. Franche:** I cannot tell you whether it can be introduced that quickly or not. I am not familiar with the rail aspects.

**Mr. Forrestall:** Would Mr. Illing comment on that?

**The Chairman:** Mr. Illing.

**Mr. Illing:** Mr. Chairman, I know that the roadbed aspects have been and are being examined, but I am sorry, I am not able to give a definitive answer as to what the situation is, as far as the introduction of unit trains in the very near future is concerned.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Est-ce que cela modifiera d'une certaine façon le principe d'un port complet selon lequel justement on a installé le port d'Halifax il y a bien longtemps et que l'on pouvait trouver dans le rapport Gibb's. Si le port perd certaines installations et n'offre plus certains services, restera-t-il un port complet?

**M. Franche:** Sûrement. Peut-être le volume des céréales diminuera-t-il, mais je ne crois pas que cela touchera aux autres activités.

**M. Forrestall:** Croyez-vous que la suppression de ce tarif spécial touchera Montréal et les autres ports du fleuve Saint-Laurent?

**M. Franche:** Un moment, permettez-moi de vérifier.

La suppression du tarif de l'Est aura des conséquences minimes pour le port de Montréal. Ce qui nous préoccupe, c'est plutôt l'effet que cela aura sur le commerce de la farine. En ce qui a trait aux céréales, on a discuté cette semaine de la solution du train-bloc.

**M. Forrestall:** Mais tant qu'on n'aura pas dépensé une fortune pour l'amélioration de la voie allant de Lakehead aux provinces atlantiques, on ne peut envisager sérieusement la formule des trains-blocs, n'est-ce pas? Cela fait déjà longtemps qu'on y songe, mais étant donné les sommes d'argent qu'il faudrait investir pour améliorer la voie, on n'est jamais passé à l'action. Étant donné le taux d'augmentation des tarifs depuis 1960, la disparition soudaine du tarif de l'Est et l'impossibilité de mettre en service des trains-blocs, ne serait-il pas juste de dire que, même si les répercussions pour Montréal et les autres ports du fleuve seront négligeables, elles seront assez sérieuses pour Halifax et Saint-Jean? Des fonctionnaires mêmes du ministère m'ont laissé entendre qu'il était impossible d'ébranler ceux qui ont longuement étudié la question.

**M. Franche:** Je ne peux franchement pas vous dire si l'état de la plate-forme permettrait le passage de trains-blocs; c'est une question trop technique.

**M. Forrestall:** Laissez-moi donc reformuler ma question. Avez-vous des raisons de croire que l'on mettra en service des trains-blocs pour le transport des céréales et de la farine au moment où l'on supprimera le tarif de l'Est?

**M. Franche:** Franchement je ne connais pas assez bien la question pour vous répondre.

**M. Forrestall:** M. Illing aurait-il une observation?

**Le président:** Monsieur Illing.

**M. Illing:** Je sais que l'on mène présentement des études sur la plate-forme, mais je ne peux vous préciser quand seront mis en service les trains-blocs.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Has anybody else an urgent question?

**The Chairman:** I am in the hands of the members. There are supposed to be some very important announcements made at 11.00 o'clock in the House. We can continue past, or until shortly past, 11.00 o'clock if you desire, but some members have indicated that they wanted to be in the House. I am in the hands of the Committee. Mr. Collenette.

**Mr. Collenette:** Mr. Chairman, I suggest that we adjourn for now and that we leave it up to the steering committee to set, perhaps, another meeting to have the representatives from the National Harbours Board back, because there seems to be a second round of questioning.

**The Chairman:** This will be extremely difficult; we are very limited in time, and there are many other departments to come in. Maybe we could do that after the estimates are through, on their annual report.

I would like to thank Mr. Franche for appearing before us this morning, as well as Mr. Illing and the other officials.

The next meeting is on Monday, April 12, 1976, at 8 p.m. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Forrestall:** Quelqu'un d'autre a-t-il une question urgente à poser?

**Le président:** Je m'en remets aux membres. Il est censé y avoir des déclarations très importantes en Chambre à 11 heures. Si vous le voulez, nous pouvons dépasser un peu l'heure, mais certains ont dit vouloir aller à la Chambre. Je m'en remets donc au Comité. Monsieur Collenette.

**M. Collenette:** Monsieur le président, je propose que nous levions la séance et que nous laissions le comité directeur décider d'une autre réunion avec les représentants du Conseil des ports nationaux car d'autres semblent intéressés à vouloir poser des questions.

**Le président:** Ce sera très difficile car la période d'étude du budget est limitée et nous devons entendre d'autres représentants. Peut-être pourrions-nous les réinviter lors de la publication de leur rapport annuel, après l'étude des prévisions budgétaires.

Je désire remercier M. Franche ainsi que M. Illing et les autres fonctionnaires pour avoir comparu ce matin.

La prochaine séance aura lieu le lundi 12 avril 1976 à 20 heures. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.











HOUSE OF COMMONS

Issue No. 51

Monday, April 12, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 51

Le lundi 12 avril 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

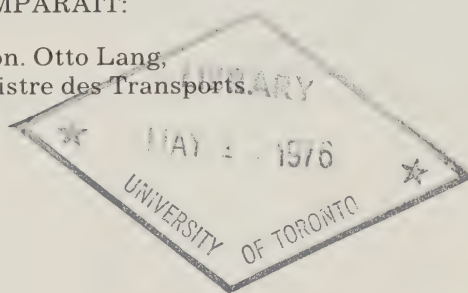
Budget principal 1976-1977 sous la  
rubrique TRANSPORTS.

APPEARING:

The Hon. Otto Lang,  
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'hon. Otto Lang,  
Ministre des Transports.



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Cadieu	Forrestall
Condon	Fortin
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Harquail
Fleming	Hnatyshyn
	Holt ( <i>Mrs.</i> )

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Lee	McGrath
Loiselle	McIsaac
( <i>Saint-Henri</i> )	McKenzie
Lumley	Rodriguez
McCain	Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 12, 1976:

Mr. McCain replaced Mr. Huntington  
Mr. McKenzie replaced Mr. Marshall  
Mr. Lee replaced Mr. McRae  
Mr. Condon replaced Mr. Watson  
Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Loiselle  
(*Chambly*)

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 12 avril 1976:

M. McCain remplace M. Huntington  
M. McKenzie remplace M. Marshall  
M. Lee remplace M. McRae  
M. Condon remplace M. Watson  
M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Loiselle  
(*Chambly*)

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 12, 1976  
(53)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Cadieu, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Harquail, Lee, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McIsaac, McKenzie.

*Appearing:* The Honourable Otto Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977 (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Committee resumed consideration of Vote 1 under Transport.

The Minister answered questions.

At 9:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 12 AVRIL 1976  
(53)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Cadieu, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Harquail, Lee, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McIsaac, McKenzie.

*Comparaît:* L'honorable Otto Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur le Budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977 (*Voir procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le Comité poursuit l'étude du crédit 1 sous la rubrique Transports.

Le ministre répond aux questions.

A 21 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 12, 1976

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We will continue consideration of the main estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. I will call Vote 1:

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

## A—Department—Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures—\$45,407,000

**The Chairman:** I would like to welcome this evening the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, and Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister.

We have first on our list, Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lang, I am sure you will recall that we have had considerable correspondence over this CNR piggyback terminal that is to be located in a residential area in southwest Winnipeg. In the latest letter I have received from you you have stated that no new evidence or factors were raised that would provide grounds for rescinding the order in council, and in Saturday's *Winnipeg Free Press* there is also a statement from you that you refuse to change your stand or to have CNR have another look at this.

In my last letter to you I sent you a copy of the report from the Assiniboia residents advisory group, a municipal group that is involved in this piggyback terminal, and in your letter to me you did not counter one of their rebuttals to the CNR's proposal.

One of the things that absolutely floors me is this. The federal government was involved in an environmental study on this project long before its completion, and since the study was done the federal government has made grants for a housing development to go in there. There are other developers who are going to put in housing developments adjacent to this piggyback terminal, and there is no way that I can understand how a piggyback terminal and a housing development are compatible. So the reference to the environmental study is certainly not relevant because it was done long before the federal government made grants for housing developments. They have granted \$436,000 to the Manitoba Housing Renewal Corporation, and the CNR, in their statement about placing this piggyback terminal on Wilkes and Kenaston, have made a number of statements that are being completely challenged; they are being challenged as completely untrue.

You have not countered one of these things that I raised in my letter to you, and I just want to ask you, is your mind completely made up? Has the CNR completely convinced you that this project should go in in this area in light of the latest proposals for housing developments to be placed adjacent to a piggyback terminal?

I do not know whether you are familiar with a piggyback terminal or not. If you are not, I could refer you to the CPR piggyback terminal in North Winnipeg to find out what type of truck traffic it generates and the problems it can create for residential areas. I would certainly appreciate anything further you could give me tonight on this proposal.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 12 avril 1976.

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Je mets en délibération le crédit 1:

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## A—Ministère—Programme de l'administration centrale.

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$45,407,000

**Le président:** Nous accueillons ce soir l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, et M. Sylvain Cloutier, sous-ministre.

Le premier sur ma liste est M. McKenzie.

**M. McKenzie:** Merci, monsieur le président. Monsieur Lang, vous vous souvenez certainement que nous avons échangé beaucoup de correspondance à propos de la gare de wagons rail-route que l'on prévoit dans un quartier résidentiel du Sud-Ouest de Winnipeg. Dans votre dernière lettre vous me déclariez que rien de nouveau ne pouvait justifier l'abrogation du décret du conseil et dans l'édition de samedi du *Free Press* de Winnipeg vous auriez également déclaré que vous refusiez de modifier votre position ou de demander au CN de revoir la question.

Or, dans ma dernière lettre je vous avais envoyé le rapport du groupe consultatif des résidents d'Assiniboia. Il s'agit d'un groupe municipal qui a étudié le problème de la gare de wagons rail-route. Dans votre réponse vous n'avez réfuté aucune de leurs objections à la proposition du CN.

Une des choses qui me renverse est que le gouvernement fédéral avait entrepris une étude sur l'environnement et que depuis il avait offert des subventions pour la construction de logements dans ce quartier. D'autres promoteurs immobiliers vont construire à proximité de cette gare et je ne vois pourtant vraiment pas comment les deux choses peuvent être compatibles. Invoquer l'étude sur l'environnement ne sert évidemment à rien, car celle-ci fut effectuée bien avant que le gouvernement fédéral n'accorde des subventions à la construction de logements. Le gouvernement a octroyé \$436,000 à la *Manitoba Housing Renewal Corporation* et le CN, dans sa déclaration sur l'emplacement de la gare de wagons rail-route à Wilkes et Kenaston a invoqué quelques arguments qui ne tiennent absolument pas debout.

Comme vous n'avez répondu à aucune des questions que je soulevais dans ma lettre, je voudrais vous demander si votre décision est véritablement finale? Le CN vous a-t-il totalement convaincu que la gare devait être située dans ce quartier sachant les projets de construction qu'il renferme également?

Peut-être ne savez-vous pas exactement ce qu'est une gare de wagons rail-route. Dans ce cas, je vous signalerais celui du CP au Nord de Winnipeg qui donne une bonne idée des problèmes de circulation de camions et de leurs conséquences pour les zones résidentielles. Je vous serais évidemment très reconnaissant de tout ce que vous pourriez me dire à ce sujet ce soir.

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Hon. Otto Lang (Minister of Transport):** Mr. Chairman, first of all, I think it would be helpful if the honourable member, instead of saying that he is quoting things that other people say are untrue, would himself take some responsibility for what is true or untrue and not hide behind the fact that they are a bunch of statements that some people, somewhere, say are untrue. I think that is a rather unhappy way of approaching an issue.

The federal government's involvement is actually somewhat limited in this particular situation, simply enabling the go-ahead of an investment that the CNR, as a business operation, might have decided upon on its own. It did so at a time when, as I understand it, there was no problem in terms of the zoning within the city, and indeed even some indication of consent or approval from the city in relation to the investment. I have heard from the CNR about why the investment makes particular sense and why the operation will be very effective and efficient there. It is not new to me to find that people near an operation like this do not like it near them. I am getting in the position where nobody wants an airport within 1,000 miles of them, except out of which to fly, but never located there for any other purpose, so I have a little loss of patience with this. While my role is rather limited in this operation, it still seems to me that a good case can be made by CN about its viability: the economic advantage of being where it is; that it is in fact good for Winnipeg, good for jobs in Winnipeg; and it is not really going to particularly harm residents' nearby. Therefore there is certainly no particular basis for me to change any action we have taken.

• 2015

**Mr. McKenzie:** Well, I have made my position very clear for the last year and a half. There is no way that a piggyback terminal is compatible with a residential area. Since we have started to oppose this location, it has been further compounded by the federal government's giving grants for a housing development. This is ridiculous. What is the point of having environmental studies that are completely irrelevant? What is the point of the federal government's doing an environmental study and trying to say that a piggyback freight terminal and a housing development are compatible? There is no such thing. This is going to generate heavy truck traffic. There is going to be train shunting.

In my latest letter to you I pointed out that it is untrue that the City Council had approved changes to the development plan that converts land adjacent to the terminal site from working area reserve to present and future living area. In your letter to me you have not countered my challenge on points four and seven. All you say is that we have presented nothing, but you did not go into any detail to challenge the advisory group's statement.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, is the honourable member saying that zoning did not allow the piggyback development at the time it was approved? Secondly, is he saying that this is purely a housing residential area where the piggyback is going?

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur le ministre.

**L'hon. Otto Lang (ministre des Transports):** Monsieur le président, tout d'abord, je crois qu'il serait préférable que le député, plutôt que de se cacher derrière un tel ou un tel pour déclarer que certains propos ou déclarations sont fausses, essaie lui-même de faire la part du vrai et du faux.

En effet la participation du gouvernement fédéral est quelque peu limitée dans ce cas particulier puisqu'elle se réduit à approuver un investissement que le CN a décidé de son propre chef. Je ne crois pas que cela se soit fait à une époque où il n'y avait pas de problème de zonage dans la ville et il semble même que celle-ci ait donné quelques indications qu'elle approuvait cet investissement. Le CN m'a démontré pourquoi cet investissement est raisonnable et pourquoi également cette exploitation sera très efficace à cet endroit. Ce n'est pas la première fois que les habitants du voisinage d'une telle exploitation se plaignent. Il semble que personne ne veuille être situé à moins de 1,000 milles d'un aéroport, sauf s'il sert au transport des passagers, et je dois dire que cela commence à m'énerver. Bien que mon rôle soit limité à cet égard, le CN est capable de démontrer que cet aéroport sera viable: il faut tenir compte des avantages économiques de cet emplacement; qu'il créera des emplois à Winnipeg; et qu'il ne nuira pas aux habitants de la région. Je n'ai donc aucune raison de modifier les mesures que nous avons prises.

**M. McKenzie:** J'ai exposé ma position très clairement depuis un an et demi. Une gare de wagons rail-route n'a pas sa place dans un quartier résidentiel. Depuis que nous avons commencé à nous opposer à cet emplacement, la situation s'est compliquée lorsque le gouvernement fédéral a accordé des subventions à un projet de logements. C'est tout à fait ridicule. Pourquoi mener des études sur l'environnement alors qu'elles sont tout à fait hors de propos? Pourquoi le gouvernement fédéral fait-il une étude de l'environnement afin de démontrer qu'une gare de wagons rail-route et un projet de logements sont compatibles? Cela ne tient pas debout. Les camions circuleront en grand nombre dans la région et il y aura également des manœuvres de trains.

Dans ma dernière lettre je vous ai indiqué que le conseil municipal n'a jamais approuvé les changements au projet d'expansion visant à transformer le terrain réservé adjacent à la gare en terrain d'habitation. Dans votre lettre, vous n'avez pas relevé mes objections aux points 4 et 7. Vous avez simplement déclaré que nous n'avions rien présenté, sans toutefois défier la déclaration du groupe consultatif.

**M. Lang:** Monsieur le président, l'honorable membre est-il en train de dire que le zonage, au moment où il a été approuvé, ne permettait pas l'expansion de la gare? En second lieu, veut-il dire que cette région est strictement résidentielle?



[Text]

**Mr. McKenzie:** yes.

**Mr. Lang:** Purely; there is nothing else there?

**Mr. McKenzie:** Some of your charges concern industrial development there. There are two tanks on the east side of Kenaston, but they do not generate any truck traffic at all and neither does the cement plant further south. They do not generate any heavy truck traffic.

**Mr. Lang:** What about the zoning?

**Mr. McKenzie:** A piggyback freight terminal certainly generates heavy truck traffic and it generates incoming trains. The residential area, Tuxedo is planned right up to these tracks. Now, this is ridiculous for the federal government to be doing environmental studies and approving a piggyback terminal, then turning around and giving grants to a province to put a housing development adjacent to a commercial development like this which generates heavy, heavy traffic. There is a weakness in the whole setup.

There is a further municipal problem. The CNR has the zoning, and I am not denying it. Unfortunately that zoning was granted, many years ago and now here we have a mutual problem; a municipal problem and a federal government problem where you are granting loans for more housing developments and they have made a mistake by maybe not watching the zoning that closely. Nevertheless, these people deserve some protection. The Vice-President of CNR distributed a letter saying that 8,000 employees are going to lose their jobs if it does not go right in that very exact location. Now that is a lot of nonsense. There are other locations where this terminal could be placed, further south on the perimeter highway where the trucks could roll along at 60 mph to get to the terminal instead of going bumper to bumper traffic down Kenaston which is at 90 per cent capacity right now.

• 2020

**Mr. Lang:** I am glad the hon. member admitted that the zoning was there beforehand and that, after all, is the local attitude on the matter. I understand too that he is reacting because some fairly influential residents in the area do not like the piggyback operation there. But I think the CN has indicated that they do not believe it will have any adverse impact on them and that, in any sense of economic judgment, it is a desirable place for it. Economics here includes distances between where you start and where your goods are going. This is a place where it is a lot better to have it than any other place the CN could choose. That is economics that will benefit the region and the area in terms of lower costs for a long time. I would hope, Mr. McKenzie, that you would see the advantage of that too.

**Mr. McKenzie:** Oh yes, there would be great advantages in it going out at the perimeter road also, and it is not just a few influential people that you mention. If they are influential they are certainly not making any headway.

**Mr. Lang:** They are influential with you.

**Mr. McKenzie:** I have been in municipal government and I do not believe this. The federal government is showing very poor leadership in allowing a project like this to go in. This is going to affect people in River Heights who are just living in average homes. It is going to affect people in the Charleswood area who are in very average homes. They are not wealthy types, if that is what you are refer-

[Interpretation]

**M. McKenzie:** Oui.

**M. Lang:** Purement résidentielle; il n'y a rien d'autre à cet endroit?

**M. McKenzie:** Il y a là des projets industriels. Il y a deux réservoirs du côté est de la rue Kenaston, mais les camions n'y circulent pas beaucoup, ni près de l'usine de ciment un peu plus au sud.

**M. Lang:** Et que dire du zonage?

**M. McKenzie:** Une gare de trains rail-route donne habituellement lieu à une forte circulation de camions et de trains. Le quartier résidentiel de Tuxedo s'étendra jusqu'au chemin de fer. Il est absolument ridicule que le gouvernement fédéral fasse des études sur l'environnement et approuve la construction d'une gare de wagons rail-route, puis qu'il accorde ensuite des subventions à une province afin de construire un projet d'habitation à côté d'un centre commercial où la circulation est très dense. Cela ne va pas.

Il y a un autre problème sur le plan municipal. Le CN a le zonage, je ne le nie pas. Malheureusement, ce zonage a été accordé il y a plusieurs années et nous faisons maintenant face à un problème réciproque: un problème sur le plan municipal et sur le plan fédéral, alors que le gouvernement accorde des prêts aux projets de logement sans avoir surveillé le zonage d'assez près. Néanmoins, les personnes concernées méritent une certaine protection. Le vice-président du CN a fait circuler une lettre disant que 8,000 employés perdront leur emploi si la gare n'est pas construite à cet endroit précis. Cela ne tient pas debout. Cette gare pourrait être construite ailleurs, peut-être un peu plus au sud où les camions pourraient emprunter l'autoroute et rouler à 60 milles à l'heure plutôt que de créer des embouteillages sur la rue Kenaston.

**M. Lang:** Je suis heureux que l'honorable député admette que le zonage avait déjà été instauré préalablement et qu'après tout l'affaire est locale. Je comprends qu'il regimbe parce que des personnes assez influentes de la région n'aiment pas ce régime de saute-mouton; mais je pense que le CN a indiqué qu'il n'y aurait pas d'effet contraire et que, du point de vue économique, la situation est souhaitable. Les aspects économiques comprennent les distances du parcours et c'est beaucoup mieux à cet endroit que n'importe où ailleurs. Cela sera bénéfique pour la région car les coûts en seront réduits pendant longtemps. J'oserais espérer, monsieur McKenzie, que vous en voyez les avantages.

**M. McKenzie:** Oh oui, il y aurait grand avantage à s'étendre au-delà du périmètre et il ne s'agit pas seulement de quelques personnes influentes comme vous l'avez mentionné. Si elles sont influentes, elles ne parviennent pas facilement à leurs fins.

**M. Lang:** Elles sont influentes auprès de vous.

**M. McKenzie:** J'ai fait partie de l'administration municipale et je n'en crois rien. Le gouvernement fédéral n'a certainement pas la main ferme au gouvernail pour permettre un tel projet qui aura des répercussions sur la population moyenne de River Heights. Cela aura des conséquences pour les gens de Charleswood dont les moyens sont modestes. Ce ne sont pas des familles riches, si c'est ce

[Texte]

ring to. I take exception to that. It is not just a few people who are opposing it. It is very poor planning. The federal government is setting a very poor example here.

I do not know what the project cost. I imagine it cost a considerable amount, and it was done long before they did any investigation into what the long range plans were going to be for the area. If this is the way these special projects are going to end up, you might as well have the federal government withdraw from doing any environmental studies. But I would like to plead with you to have one more final look. Also, as I say, you still have not answered the two points I have raised in my last letter.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Lee.

**Mr. Lee:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to turn the subject matter to the general area of aviation and, in particular, through you, Mr. Chairman, I would like to put some questions to the Minister regarding Pacific Western Airlines. This is a matter which is of great concern to people in my province of British Columbia.

This is subject to your ruling, Mr. Chairman—and I say that particularly because the matter is before the Canadian Transport Commission and also because there is probably going to be an appeal by the Alberta government regarding the latest decision which held that the Alberta government is a person under the act and subject to the jurisdiction of the Canadian Transport Commission.

So with that proviso in mind, Mr. Chairman, I will put the following question, through you, to the Minister: what authority does the Canadian Transport Commission have to prevent Pacific Western Airlines from transferring some or part of its head office from Alberta into British Columbia?

**Mr. Lang:** The question of a head office as a registered place of business might be a matter that would have to go before the CTC. But as I understand it, Pacific Western is talking about the transfer of some officers without the actual transfer of the head office. That may raise different issues.

**Mr. Lee:** It is rather difficult to determine exactly what the position of Alberta government is. If they were to move some or part of the administrative offices, even though they say they are only going to move some key executives, they may do so at some future time, because it makes little sense. When they move some of the officers it seem to me more logical to move in progression. They may be doing this to frustrate the jurisdiction of the Canadian Transport Commission. I am quite concerned that they may be doing this because, if there is an appeal, by the time it goes to the Supreme Court, the whole exercise may be rather academic. But in the interim, is there any public-interest review provided for in the statutes or by the powers of the Canadian Transport Commission?

• 2025

**Mr. Lang:** Some of the operations of an airline can certainly move without the CTC having to approve of them. The key issues at the moment, of course, are whether or not the actual transfer itself of PWA and its ownership to the Alberta government could take place without the approval of the CTC. That matter is before both the CTC and, as you have said, Mr. Lee, the courts, and it may be seen as a fairly fundamental issue in terms of our legisla-

[Interprétation]

à quoi vous faites allusion. Je me rebiffe contre une telle présomption. Ce ne sont pas seulement quelques personnes qui s'y opposent. Le gouvernement fédéral fait preuve de médiocre planification et donne un triste exemple.

J'ignore le coût du projet, qui doit être considérable j'imagine, et tout était fait longtemps avant de connaître les résultats de l'enquête sur les effets reculés du plan et les conséquences pour la région. Si ces projets spéciaux doivent être ainsi réalisés, autant vaudrait que le gouvernement fédéral cesse ses études sur l'environnement; mais je vous prie néanmoins d'y jeter un suprême regard. Je signale également que vous n'avez pas répondu aux deux points soulevés dans ma dernière lettre.

**Le président:** Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais orienter les débats sur l'aviation et, plus particulièrement, par votre entremise monsieur le président, poser des questions au ministre au sujet de la *Pacific Western Airlines*. C'est un grand sujet de soucis pour les habitants de ma province, la Colombie-Britannique.

Sous réserve de votre décision, monsieur le président. Car la cause est entre les mains de la Commission canadienne des transports et appel sera probablement interjeté par le gouvernement albertain concernant la dernière décision qui déclare que le gouvernement de l'Alberta est censé être une personne en vertu de la loi et soumise à la juridiction de la Commission canadienne des transports.

Cette réserve étant faite, monsieur le président, je désire poser la question suivante au ministre par votre entremise: en vertu de quelle autorité la Commission canadienne des transports peut-elle interdire la *Pacific Western Airlines* de transférer une partie de son siège social d'Alberta en Colombie-Britannique?

**M. Lang:** Le bureau central enregistré comme siège social d'une entreprise peut présenter une cause à soumettre à la CTC; mais si je comprends bien, la *Pacific Western* songe au transfert de certains de ses administrateurs sans déplacement matériel du siège social. Ce serait une autre question.

**M. Lee:** Il est plutôt difficile de déterminer exactement quelle est la position du gouvernement albertain. Advenant qu'une partie de l'administration soit déplacée, quoiqu'on prétende ne déplacer que quelques directeurs, le reste pourrait suivre, évidemment. S'il déplace des cadres de l'administration, il semble plus logique de le faire graduellement; et cela pourrait être dans l'intention de faire échec à la juridiction de la Commission canadienne des transports. Je le redoute car, s'il y a appel, au moment où la cause passera en Cour suprême, on ne discutera plus que d'une question fort théorique! Mais entre temps, la loi ou les pouvoirs investis à la Commission canadienne des transports prévoit-elle un examen public?

**M. Lang:** Une société de transport aérienne n'est pas tenue de faire approuver toutes ses activités par la CCT. Pour le moment, évidemment, il faut savoir si le transfert de la *Pacific Western* au gouvernement de l'Alberta pourra avoir lieu sans l'approbation de la CCT. Comme vous l'avez dit, monsieur Lee, la CCT et les tribunaux sont présentement saisis de la question, et elle s'avérera peut-être fondamentale sur le plan législatif, et soulèvera peut-être égale-



[Text]

tion, perhaps also raising some other issues about our total policy in this area.

**Mr. Lee:** I would like to come back to that. Again, Mr. Chairman, I put this question through you to the Minister. In view of the provisos that I have raised, what action is the government contemplating, if anything, with respect to the province and Pacific Western Airlines, in view of the fact that we are dealing with a regional airline? This may establish a very serious precedent. Other provincial governments may consider purchasing these airlines and in effect frustrate any sort of national aviation policy that the federal government would be willing to establish, say for the next few years, or, for that matter, for quite some foreseeable time.

**Mr. Lang:** There is the basic problem with the interplay between provincial government ownership and federal regulation, that some political or public controversial issues may come to the fore, that makes it difficult for the regulatory agency actually to operate in an ordinary manner. That is a fairly fundamental question of policy that we will have to look at in the airline field, as we have had to in some other areas. That is quite apart from the over-all question of whether it would be more in the interests of the western region to have a particular airline located fundamentally in Vancouver or fundamentally divided between Calgary or Edmonton. I think the overriding policy question in one that we may have to face.

**Mr. Lee:** Thank you. There is one other aspect that I would like to touch upon, again through you, Mr. Chairman, with the provisos that I have raised. That is the situation with respect to the regional airline policy itself. There is possibly a feeling, again using Pacific Western Airlines as an example, that the Alberta government has declared that most of its northern activity will take place through Edmonton, and there was considerable discussion that, as a regional airline, Pacific Western Airlines was talking not only in terms of the Northwest Territories but also of British Columbia and the Yukon. Of course, as you know, Mr. Minister, there is a very natural link between that particular territory and the Province of British Columbia, and I am just wondering how this would generally fit in with the government's general policy with respect to regional airlines.

**Mr. Lang:** I think that is too broad a question for me to be able to answer at this stage. The individual issues that might arise I think would have to be dealt with one by one.

**Mr. Lee:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. Mr. Fleming.

**Mr. Fleming:** Thank you, Mr. Chairman. Through you to the Minister, I would like to spend a couple of minutes if I might discussing major airports in and around Toronto, specifically, one operational and the other one difficult to describe at the moment but nonoperational.

Page 27-44, I gather is the page that makes reference to Toronto International Airport, Malton, first off, and I see that there is "Construction or Acquisition" of \$36,516,000 forecast for 1976-77. I have a number of things I want to ask. I would like to have some assurance, if possible, that any construction or development there relates to the Minister of Transport's commitment in 1968 and does not go beyond existing plans. Or, is this, in fact, in addition to those plans?

[Interpretation]

ment d'autres questions relatives à notre politique d'ensemble dans ce domaine.

**M. Lee:** J'aimerais revenir à cette question encore une fois, monsieur le président, et ma question s'adresse au ministre. Étant donné les conditions dont j'ai parlé, quelles mesures le gouvernement se propose-t-il de prendre à l'égard de la province et de la société *Pacific Western*, étant donné qu'il est question d'une société aérienne régionale? Cette situation est susceptible de créer un très grave précédent. D'autres gouvernements provinciaux pourraient songer à acheter de telles sociétés aériennes et retarder ainsi pendant longtemps la création d'une politique nationale de l'aviation à laquelle le gouvernement fédéral pourrait songer.

**M. Lang:** Il existe un problème fondamental lorsque la propriété d'un gouvernement provincial et les règlements fédéraux se chevauchent et une controverse politique ou publique risque d'être soulevée rendant ainsi pour l'organisme de réglementation la tâche très difficile. Tout comme dans les autres domaines, il nous faudra examiner cette question de politique fondamentale en ce qui concerne les sociétés de transport aérien. Cela n'a rien à voir avec la question d'ensemble, à savoir s'il serait préférable pour la région de l'Ouest qu'une société aérienne en particulier soit sise à Vancouver ou alors qu'elle soit partagée entre Calgary ou Edmonton. Il nous faudra faire face à cette question fondamentale.

**M. Lee:** Merci. J'aimerais également aborder un autre aspect relativement aux conditions que j'ai soulevées tout à l'heure. Il s'agit de la politique des sociétés régionales de transport aérien. Le gouvernement de l'Alberta a déclaré que la plupart des activités de la société *Pacific Western*, pour reprendre cet exemple, seront dirigées à partir d'Edmonton, et l'on se demande s'il s'agissait là seulement des Territoires du Nord-Ouest ou alors s'il était également question de la Colombie-Britannique et du Yukon. Évidemment, comme vous le savez, monsieur le ministre, il existe un lien tout à fait naturel entre ce territoire et la Colombie-Britannique, et je me demande dans quelle mesure cette décision sera conforme à la politique générale du gouvernement à l'égard des sociétés régionales de transport aérien.

**M. Lang:** Cette question est beaucoup trop générale pour que je puisse y répondre tout de suite. Il faudrait examiner individuellement les questions qui se soulèvent à cet égard.

**M. Lee:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lee. Monsieur Fleming.

**M. Fleming:** Merci, monsieur le président. Si vous le permettez, monsieur le ministre, j'aimerais faire quelques observations au sujet des principaux aéroports de la région de Toronto, et plus particulièrement de deux aéroports, l'un autonome et l'autre pas.

À la page 27-45 du budget, il est question de l'aéroport international Malton où, sous la rubrique construction ou acquisition on prévoit une somme de \$36,500,000 pour l'année 1976-1977. J'aimerais qu'on me rassure sur plusieurs choses, si possible; d'abord que toute construction ou aménagement respecte les engagements conclus en 1968 par le ministre des Transports. Ne sort-on pas du cadre de cette entente?



[Texte]

**Mr. Lang:** No, it is certainly consistent with the commitment not to go beyond the current boundaries. These are essentially improvements to the existing terminal and runway operations.

• 2030

**Mr. Fleming:** At that time the curfews established were broken by certain flights and that would have to continue. Flights would not be added and the curfews as set down would continue. Again, I am simply looking for an assurance that that continues to be the plan of the department.

**Mr. Lang:** Well, I can only say, because of the general nature of that question, that we do not have any immediate plans that I know of for any alteration. Obviously, minor variations within the broad approach may be necessary. I suppose a time may come when we will be faced with real difficulty in terms of landing capacity in the Toronto area. We will then have to ask how Torontonians themselves balance the conveniences of variations on past practices and simply the lack of flights in and out of Toronto.

**Mr. Fleming:** I would hope then, Mr. Minister, if I can through the Chairman, that should pressure like that being to build, there would be a discussion with the M.P.s in the vicinity of Malton, the danger is of course that the provincial government and the city of Toronto have taken the attitude that there will be no expansion at Malton. They also strongly oppose Pickering and have, in fact, road-blocked the ability to go ahead federally with Pickering.

Many of my constituents who live along the flight path to the two east-west runways are living under dreadful circumstances now. It will get worse as traffic builds, even with existing commitments to flights and so on. Meanwhile that curfew offers them a little relief and even that is broken a number of times because of established flights that can come in according to the agreement back in 1968.

Just briefly, at Terminal 2 several years ago, when Mr. Marchand was the Minister, there was some discussion of doing something to aid people walking that long, long distance out to 71 to 74. There was talk about moving walkways and, in fact, at one point I thought they were going to happen. All there is at the moment and I simply want to bring this to your attention, is two or three carts so that elderly people and people who have handicaps can move in that great distance. The problem is that at the most congested times when the heaviest number of flights are coming in, there are so many people that those carts simply cannot move through very easily. There continues to be a problem there. I do not have an easy answer short of the moving walkways. One of the problems in putting a walkway down that whole length is that it would make it very difficult to get from side to side but perhaps even if it were broken at two or three points, it would still make it much easier than it is now, especially for elderly people. It is hard for all of us when we are in a rush to get down to the far end. That is quite a distance.

I want to move to what is described as Toronto International Airport Number 2. I notice that the first description is Toronto International Airport—Malton and the other one is Toronto International Airport Number 2. I hope there is nothing of great significance in that—such as the elimination of thinking of Pickering as a location already established. I take it the federal government not only has an awful lot of money still invested in the Pickering area

[Interprétation]

**M. Lang:** Non, cela est certainement conforme à l'engagement de ne pas dépasser les limites actuelles. Ce sont essentiellement des améliorations au terminus actuel et au fonctionnement des pistes.

**M. Fleming:** A ce moment certains vols ne respectaient pas le couvre-feu établi, ce qui continuerait. Il n'y aurait pas de vol additionnel et les couvre-feux seraient maintenant. Je tiens simplement à m'assurer que le ministère continue d'appliquer ces dispositions.

**M. Lang:** Bien, étant donné que votre question est de nature générale, je peux simplement dire que nous n'avons pas, que je sache, d'autres plans. Évidemment, il sera peut-être nécessaire d'effectuer des changements, d'ordre secondaire. Je présume qu'à un moment donné la capacité d'atterrissage de la région de Toronto constituera une réelle difficulté. A ce moment-là nous devrions demander aux Torontois de choisir entre le changement des pratiques passées ou simplement le manque d'envolées vers Toronto ou en partance de Toronto.

**M. Fleming:** Par votre entremise, monsieur le président, au ministre, j'espère qu'à ce moment-là il y aura consultation avec les députés de la région de Malton. Il y a toujours le danger, bien sûr, que le gouvernement provincial et la Cité de Toronto aient adopté l'attitude qu'il n'y aurait pas d'autre construction à Malton. Ils étaient aussi contre Pickering et, en fait, ils ont empêché le Fédéral d'aller de l'avant avec ce programme.

Nombre de mes commettants habitant le long de l'approche aux deux pistes est-ouest vivent dans une situation affreuse. Cette situation va s'aggraver avec l'augmentation de la circulation aérienne, même avec les engagements actuels pour les envolées et ainsi de suite. Entre-temps cette offre de couvre-feu est une bien piètre consolation et même cela bien souvent n'est pas respecté à cause des vols établis qui peuvent s'effectuer quand même selon l'entente de 1968.

Brièvement, à propos du terminus 2, il y a quelques années lorsque M. Marchand était le ministre il a été question de faire quelque chose pour aider les gens qui devaient marcher cette longue distance du n° 71 au n° 74. Il avait été question de trottoirs mobiles, et, en fait, à un moment j'ai pensé que cela allait se faire. Tout ce qu'il y a actuellement, et je veux simplement vous signaler ceci, c'est deux ou trois chariots de sorte que les personnes âgées et handicapées puissent parcourir cette grande distance. Le problème c'est qu'à l'heure de pointe lorsqu'il y a le plus grand nombre d'arrivées, il y a tellement de gens que ces chariots peuvent à peine circuler. Donc, cela ne résout pas le problème. A part les trottoirs mobiles je n'ai pas de solution facile. Avec ces trottoirs mobiles sur toute cette distance il serait très difficile de traverser mais peut-être s'ils étaient divisés en deux ou trois sections, cela améliorerait grandement la situation actuelle, spécialement pour les personnes âgées. C'est difficile pour nous tous lorsque nous sommes pressés de parcourir cette distance. C'est une très longue distance.

Je veux en venir à ce que l'on appelle l'Aéroport International de Toronto n° 2. J'ai remarqué que la première description était Aéroport international de Toronto—Malton et l'autre c'est l'Aéroport international de Toronto n° 2. J'espère que cela ne signifie pas grand-chose, comme l'élimination de Pickering en tant que site déjà établi. Je présume que le gouvernement fédéral n'a pas seulement beaucoup d'argent investi dans la région de Pickering,



[Text]

but also continues to identify it as the potential site of a second airport in Metropolitan Toronto or the vicinity of Metropolitan Toronto.

**Mr. Lang:** Yes, that is right. That still is in relation to the Pickering site—the completion of land acquisitions in that area. We hold I think at this time about a total cost of something like \$115 million.

**Mr. Fleming:** I notice that last year the change in spending for the forecast year ahead from the current year is a reduction of some \$21 million. Is that the change in plans? Was that as anticipated or is that a result of the provincial government's action?

**Mr. Lang:** Mr. Lang: The amount certainly would have been higher in that forecast 1976-77 column if the airport were going ahead. The decline indicates that the peak of the land acquisition period is obviously past. There is a decline just on that basis. We are phasing, in effect, down to a standstill at the moment in the Pickering area.

**Mr. Fleming:** Basically what will that \$18 million be for that is in the current forecast?

• 2035

**Mr. Lang:** Part of it is interest because in our new policy in regard to airport costs we carry interest on investments for the airport. The breakdown is here. The \$5.5 million or so is actually additional land acquisition.

**Mr. Fleming:** And some further land acquisition?

**Mr. Lang:** Yes, about \$5.5 million includes some further final payments on land acquisition and some property management.

**Mr. Fleming:** What would happen if miraculously the provincial government suddenly discovered there was indeed a need for another airport and decided to go ahead and talk to the federal government about roads? Would you be able to proceed or has this budget eliminated moneys that would make that possible?

**Mr. Lang:** The money is not there. We would have to reallocate money to it.

**Mr. Fleming:** The commitment remains, however, does it?

**Mr. Lang:** Our view is still very strong that there is a need for additional airport facilities in the Toronto area.

**Mr. Fleming:** One of the things that cropped up continually in the fight over the Pickering question was that there was in fact a great fall off in traffic. This traffic building at Toronto international, has there been an increase this year over last year, is it considerable and is that placing a heavy weight on the facilities there?

**Mr. Lang:** The interesting thing, of course, is that in these calculations the kind of traffic that occurred in 1975 was still higher than had been forecast some number of years earlier. The increase was greater up to 1975 and calmed down a bit in 1975 but, as I recall it, Toronto was still one of the areas where there was a significant level in 1975, but still we were left ahead of where we had forecast.

**Mr. Fleming:** It would continue to grow, however, if at a slower pace.

[Interpretation]

mais il continue également de la considérer comme le site possible d'un second aéroport dans la région métropolitaine de Toronto.

**M. Lang:** Oui, c'est juste. En ce qui a rapport au site de Pickering nous continuons à acquérir des terrains dans cette région. Je crois que notre portefeuille actuel s'établit à 115 millions.

**M. Fleming:** L'année dernière, j'ai remarqué une diminution de 21 millions dans les dépenses prévues pour l'année actuelle. Est-ce que ce changement fait partie des plans? Est-ce que cela était prévu ou est-ce l'effet des interventions du gouvernement provincial?

**M. Lang:** Le montant prévu dans les prévisions de 1976-1977 auraient certainement été plus élevé si nous avions construit l'aéroport. Ce déclin indique que nous avons déjà acheté la plus grande partie des terres. C'est une diminution. En effet, nous en arrivons actuellement à un point mort dans la région de Pickering.

**M. Fleming:** A quoi essentiellement sont destinés les 18 millions de dollars des prévisions?

**M. Lang:** En partie à l'intérêt, car selon notre nouvelle politique nous payons de l'intérêt sur les coûts d'investissement à l'aéroport. La ventilation en est donnée. De ce montant, 5,5 millions de dollars sont réservés à l'acquisition de nouveaux terrains.

**M. Fleming:** Et l'acquisition de nouveaux terrains?

**M. Lang:** Oui, quelque 5,5 millions de dollars y compris les paiements définitifs sur le terrain déjà acquis et la gestion foncière.

**M. Fleming:** Qu'arriverait-il si par miracle, le gouvernement provincial découvrait tout à coup la nécessité d'un nouvel aéroport et décidait de l'installer et de consulter le gouvernement fédéral au sujet des routes? Pourriez-vous entreprendre les travaux ou est-ce que ce budget ne prévoit pas les sommes nécessaires?

**M. Lang:** Les crédits ne sont pas compris. Il faudrait faire des transferts de fonds.

**M. Fleming:** L'obligation demeure, toutefois, n'est-ce pas?

**M. Lang:** Nous sommes persuadés qu'il faut des nouvelles installations aéroportuaires dans la région de Toronto.

**M. Fleming:** Ce qui ressortait sans cesse de cette guerre au sujet de Pickering, c'est que le trafic avait beaucoup diminué. Est-ce que le trafic a augmenté à l'aéroport international de Toronto cette année par rapport à l'année dernière; est-ce qu'il est assez intense pour surcharger les installations?

**M. Lang:** Le point intéressant à retenir c'est que, d'après ces calculs, le trafic était quand même plus intense en 1975 qu'on ne l'avait prévu plusieurs années auparavant. Le taux d'accroissement avait été plus élevé jusqu'en 1975 et a graduellement diminué en 1975 mais, d'après ce dont je me souviens, le trafic à Toronto était encore à un niveau notablement élevé en 1975 et supérieur à nos prévisions.

**M. Fleming:** Il continuerait d'augmenter cependant, bien qu'à une allure plus modérée.

## [Texte]

**Mr. Lang:** Mr. Huck was the traffic about the same in 1975 as in 1974?

**Mr. Huck:** Just about the same.

**Mr. Lang:** Just about the same.

**Mr. Fleming:** What are the projections for this year, an increase or a level?

**Mr. Huck:** Five per cent increase.

**Mr. Fleming:** And will the climb continue or ...

**The Chairman:** I am sorry, the question ought to be directed to the Minister. Mr. Huck will have to come to the table.

**Mr. Lang:** It is about 5 per cent, and we would be back then on a pattern where we could assume this kind of an increase ...

**Mr. Fleming:** Of continuing growth.

**Mr. Lang:** ... regularly.

**Mr. Fleming:** Within the Department have you been able to, or have any discussions been carried out about what might be done, facing as we do the situation in Toronto, and especially at Malton, for relief to people living in the vicinity of Malton? I know that takes in a great number of things. Have you had any serious discussions about retrofitting and whether it is possible? Have you had any discussions about new approaches, which I cannot imagine, but any way in which these people will have some relief? I gather as long as there is a hold on Pickering and no resolution it will get worse. It will not remain bad, it will get worse.

**Mr. Lang:** Certainly in the short run that is going to happen. There are some longer-range plans for some retrofitting which will decrease the noise per aircraft, but of course the number of movements is also a pretty significant factor and that will continue to increase, and therefore we are trying to look at all of the possibilities as to how we can minimize the growth of traffic into Malton, but it still will be a serious problem.

**Mr. Fleming:** Has the provincial Government of Ontario come forward with any proposals, since they are the ones that refused or literally roadblocked Pickering. Have they made any suggestions of assistance they might share with you in giving relief to people in the Malton area?

**Mr. Lang:** No.

**Mr. Fleming:** Is there any thought in the Department that if the bill continues, that in fact if commitments are to be kept at Malton, as far as people living in the vicinity, of a need to divert traffic to Mirabel that would normally come into Toronto?

**Mr. Lang:** Yes, we are going to be looking at every possible kind of diversion of traffic in order to minimize the situation. We are not sure we can avoid some problems still, but certainly if we can bypass Toronto with anyone who need not go there we will end up trying to do that.

**Mr. Fleming:** I gather as well, then, that because we have a number of international carriers into Toronto no new carriers will be allowed in at the moment faced with the problem we have.

## [Interprétation]

**M. Lang:** Monsieur Huck, est-ce que le trafic était à peu près le même en 1975 qu'en 1974?

**M. Huck:** A peu près.

**M. Lang:** A peu près comparable.

**M. Fleming:** Que prévoit-on pour cette année? Une accélération ou un nivellement?

**M. Huck:** Une augmentation de 5 p. 100.

**M. Fleming:** Et est-ce que la courbe ascendante va continuer ou ...

**Le président:** Je regrette, la question doit être adressée au ministre. M. Huck devra s'approcher de la table.

**M. Lang:** Le taux est d'environ 5 p. 100, selon une modalité qui suggère ce niveau d'accroissement ...

**M. Fleming:** De croissance constante.

**M. Lang:** ... régulière.

**M. Fleming:** Avez-vous étudié la situation, avez-vous eu des entretiens sur ce qui pourrait être fait, vu la situation à Toronto et spécialement à Malton, en vue d'alléger le sort des habitants des environs de Malton? Avez-vous eu des entretiens sur des moyens nouveaux de procéder, que je ne puis imaginer, mais qui soulageraient les gens? Je présume que tant que vous maintiendrez votre emprise sur Pickering sans prendre de résolution, la situation ira en s'aggravant.

**M. Lang:** Certainement à brève échéance. Des projets à plus long terme visent à réduire le bruit, mais la circulation est déjà très intense et s'intensifiera encore et, en conséquence, nous envisageons toutes les possibilités visant à restreindre l'expansion à Malton, mais le problème demeure grave.

**M. Fleming:** Est-ce que le gouvernement de l'Ontario a proposé des solutions, puisqu'il a refusé ou littéralement bloqué le projet de Pickering? Est-ce qu'il a offert de vous aider à rendre le sort des habitants de Malton plus vivable?

**M. Lang:** Non.

**M. Fleming:** Est-ce que le ministère se propose, si le projet de loi est maintenu, de tenir ses engagements à Malton, à l'égard de la population et concernant la déviation du surcroît de trafic de Toronto vers Mirabel?

**M. Lang:** Oui, nous allons étudier les moyens de faire dévier le trafic afin d'atténuer la situation. Nous ne sommes pas certains de pouvoir surmonter certaines difficultés, mais, si nous pouvons contourner Toronto, nous essaierons de le faire.

**M. Fleming:** Je présume également, puisque nous avons un certain nombre de transporteurs internationaux qui atterrissent à Toronto, qu'aucun nouveau transporteur n'aura en ce moment à faire face aux mêmes difficultés.



[Text]

**Mr. Lang:** We certainly would have great trouble allowing anyone new in. Indeed, we are going to have to look at the question of whether we can stop some people who would ordinarily go on to Toronto for a change of aircraft, to have them do that instead somewhere else, like at Mirabel.

**Mr. Fleming:** All right. My only other questions is are there any initiatives, then, any way that we can see any beginning on anything to give some relief to people in the Malton area? As you well know, because we talked about it, it is a very serious situation and I realize that the federal government has not created the problem but it is a dreadful problem for the people who live...

**Mr. Lang:** There are a couple of things that can help including improved alternative services for some of the shorter run traffic, better rail service, bus service, perhaps even STOL service or the like, from closer to downtown Toronto. Of course there are other controversies about the Toronto Island Airport from that point of view. These things can all help to moderate the problem, but not really to remove it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fleming. Mr. Collette.

• 2040

**Mr. Collette:** Thank you, Mr. Chairman. My comments really follow on the heels of Mr. Fleming's. We talked about this and I share many of his concerns and certainly I am completely sympathetic with the problem that his constituents have in terms of the noise at Malton Airport. My first question really comes on the heels of what the Minister has just said about alternative methods of relieving the traffic flow.

It appears from what he has said that the department is trying a squeeze play on the residents of Toronto by these veiled threats that airplanes will be going to Mirabel, that no international carriers will be allowed in to the Toronto International Airport, i.e., Toronto is going to suffer; there will not be as many flights for Torontonians to use. Yet what is the federal government doing in terms of assisting alternate modes of transit? I asked this question, I think six weeks ago when the Supplementary Estimates were up, and the Minister indicated that an announcement about financial assistance to railways would be forthcoming in the near future. Yet, in the last three months we have seen a commitment by the federal government in supposed times of austerity of \$100 million extra to de Havilland to develop the STOL airplane. We have had the very expensive demonstration service between Ottawa and Montreal, the cost of which is really subject to great debate. I do not know of anywhere where an actual audited cost has been released per seat for that service.

So my first question really is, is the Minister prepared to perhaps follow up on previous indications he has given that there will be financial assistance to the railways to upgrade the rail service? This would take away a lot of the pressure from Malton since I understand, and maybe my figures are wrong, that about 50 per cent of the flights in and around Malton are short-haul, or intercity flights affecting Air Canada and other local carriers.

[Interpretation]

**M. Lang:** Nous aurions certainement beaucoup de peine à le permettre à l'heure actuelle; en fait, nous devrions considérer le moyen de persuader ceux qui ordinairement changent d'avion à Toronto de le faire à des endroits comme Mirabel.

**M. Fleming:** Très bien. Une seule autre question. Que peut-on faire en vue de soulager la situation dont a à souffrir la population de Malton. Vous savez, puisque nous en avons parlé, que la situation est très pénible et, bien que le gouvernement fédéral n'en soit pas l'artisan, celle-ci n'en est pas moins terriblement accablante pour la population...

**M. Lang:** Il serait possible de mieux desservir des distances relativement courtes en améliorant les services de train, d'autobus et même de l'ADAC, jusque vers le centre ville de Toronto. Bien sûr, l'Aéroport de Toronto Island pose d'autres difficultés mais je pense qu'on n'arrivera jamais à supprimer totalement ce problème et qu'il faut donc se contenter de l'atténuer.

**Le président:** Merci, monsieur Fleming. Monsieur Collette.

**M. Collette:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poursuivre dans le même ordre d'idée que M. Fleming, car je partage ses préoccupations et je comprends très bien les problèmes de bruit que rencontrent ses électeurs aux alentours de l'Aéroport Malton. J'aimerais donc en revenir aux solutions que vient de proposer le ministre pour décongestionner le trafic.

J'ai l'impression que le ministère essaie de jouer un mauvais tour aux habitants de Toronto en faisant planer la menace que les avions iront dorénavant atterrir à Mirabel et qu'aucune compagnie aérienne internationale ne sera autorisée à atterrir à l'Aéroport international de Toronto; ainsi, c'est Toronto qui en pâtira puisque cette ville ne sera pas desservie par autant de vols qu'auparavant. J'aimerais cependant savoir ce que fait le gouvernement fédéral pour essayer de promouvoir d'autres moyens de transport? J'ai déjà posé cette question il y a environ six semaines, à propos du Budget supplémentaire, et le ministre m'avait répondu qu'une déclaration serait faite d'ici peu en ce qui concerne les programmes d'aide financière aux sociétés de chemin de fer. Par ailleurs, au cours des trois derniers mois, le gouvernement fédéral s'est engagé, à une époque qui se veut d'austérité, à verser 100 millions de dollars supplémentaires à la Société de Havilland pour construire des avions ADAC. Un service existe déjà entre Ottawa et Montréal, et nous en faisons grandement les frais. A ce sujet, j'aimerais savoir si on a calculé précisément le coût d'exploitation de ce service par place d'avion.

J'aimerais donc savoir, pour commencer, si le ministre a vraiment l'intention, comme il l'avait indiqué auparavant, d'accorder une aide financière aux sociétés de chemin de fer afin de leur permettre d'améliorer leur service? A mon avis, cela permettrait de décongestionner Malton puisque, si mes chiffres sont exacts, environ 50 p. 100 des vols desservant Malton sont des vols interurbains ou effectués par des avions à atterrissage court.

[Texte]

**Mr. Lang:** Well, I think those figures are wrong. I believe it is closer to about an 18 per cent factor in our forecasts for the Malton area. We are really anything but short-haul. I do not think when I talk about the problems for Toronto I am dealing with veiled threats, I am dealing with unveiled facts. It is a fact, and it is a problem. When you get to a point where you cannot land any more planes in Malton, you have to stop planes from landing, and that leads you to the question of what to do, where do the people go and so on.

**Mr. Collette:** Excuse me. What about the 18 per cent? What do you class as short-haul flights?

**Mr. Lang:** Those are—what is that—under 500 miles that we are talking about?

**Mr. Collette:** And that is only 18 per cent?

**Mr. Lang:** Now, the various STOL investments, of course into de Havilland itself is a matter more of industrial development and production in Canada. We did engage in the demonstration project to determine certain things, not to make money on it, or to do anything but lose a fair amount. We knew that. We were demonstrating certain things about the acceptability of the service and the ease with which an airport could be fitted into a near residential location. All of that has been, in my view, fairly demonstrated. Those are quite different things.

We are going to be seeing a good number of developments in the railway side as we pursue that mode—the railways themselves with the new incentive towards fuller support for their expenditures. We, in trying to promote some new equipment on specific parts of the run, will be announcing steps now in the very near future.

**Mr. Collette:** So we are still to await the announcement of funds to the railways? If there is this buildup of traffic at Malton, and we are talking about diversions of flights, and given the scepticism with which a lot of people in the transport industry view the construction of Mirabel, is it feasible, do you think, to ultimately request that a large amount of the charter business which leaves Malton, could operate from Mirabel with a high-speed rail link between the two?

• 2045

**Mr. Lang:** The high-speed rail link may need a little examination because, depending on the speed you have in mind, you are talking about a very large amount of money. We can improve on existing speeds, no doubt, with relatively marginal investments. But to get a really high-speed rail link from Toronto to Mirabel is a very expensive matter. It is, therefore, a question of the time and choice involved. Certainly, if people in Toronto are willing to take a bus or train to go from there to several of the alternative connecting points, 300 to 500 miles away, we do not have to worry nearly as much about air travel, but I think you can appreciate the difficulty that poses in terms of total time.

**Mr. Collette:** In terms of high-speed rail, I am talking about 110-120 mile an hour average speeds—which have been attained in other countries. Does the Minister have any rough figures on what it would take to upgrade the service between Montreal and Toronto?

[Interprétation]

**M. Lang:** J'ai l'impression que vos chiffres sont faux, car, selon nos prévisions, ce pourcentage était plutôt de 18 p. 100 dans la région de Malton. En ce qui concerne les problèmes que connaît Toronto, je ne pense pas avoir laissé planer certaines menaces, car j'ai toujours été très franc. Vous savez très bien quelle est la situation: nous en sommes arrivés à un point tel qu'il est impossible de faire atterrir davantage d'avions à Malton; il faut donc cesser tout atterrissage supplémentaire et cela vous amène donc à la question suivante: où vont aller les passagers?

**M. Collette:** A quoi correspond ce chiffre de 18 p. 100? Qu'entendez-vous par avion à atterrissage court?

**M. Lang:** Ceux qui parcourent moins de 500 milles.

**M. Collette:** Et ils ne représentent que 18 p. 100?

**M. Lang:** A l'heure actuelle, les programmes d'investissement de l'ADAC, dans la Société de Havilland, sont surtout une question de conception et de fabrication industrielle au Canada. Nous avons lancé un projet d'expérimentation afin de déterminer certaines choses et non pas pour faire des bénéfices. Nous savions que nous allions perdre de l'argent. Ainsi, nous avons voulu avoir certaines données sur la popularité du service, la facilité d'intégration d'un aéroport à proximité d'une zone résidentielle etc. Tous ces facteurs ont été, à mon avis, très bien démontrés.

En ce qui concerne le train, je pense que nous allons assister à un certain nombre d'améliorations. Les sociétés de chemin de fer se sentent d'ailleurs maintenant davantage stimulées et, pour notre part, nous allons essayer de promouvoir de nouvelles machines sur certaines lignes; tout cela sera annoncé très bientôt.

**M. Collette:** Nous attendons toujours ces programmes d'aide financière aux chemins de fer? Étant donné que l'Aéroport de Malton est saturé, que nous envisageons de détourner certains vols et que certains membres de l'industrie des transports sont assez sceptiques à l'égard de Mirabel, pensez-vous qu'il serait possible qu'un grand nombre des vols nolisés partant de Malton puissent opérer à partir de Mirabel, ces deux aéroports étant reliés par un train très rapide?

**M. Lang:** La liaison ferroviaire rapide nécessiterait quelques études car, selon la vitesse que l'on cherche à atteindre, les investissements nécessaires augmentent. On peut améliorer les vitesses existantes, sans aucun doute, avec un investissement relativement mineur. Mais obtenir une liaison ferroviaire réellement rapide entre Toronto et Mirabel est quelque chose de très onéreux. Par conséquent, il y a un choix à faire. Certainement, si la population de Toronto est prête à prendre le bus ou le train pour se rendre à des aéroports situés entre 300 et 500 milles de distance, le problème de l'aéroport ne se pose plus, mais vous devez vous rendre compte de ce que cela représente en termes de durée de voyage.

**M. Collette:** Lorsque je parle de train rapide, je pense à des vitesses allant de 110 à 120 milles à l'heure, comme cela se fait dans d'autres pays. Le Ministre a-t-il une idée de ce qu'il coûterait de mettre en place une liaison de ce genre entre Montréal et Toronto?



[Text]

**Mr. Lang:** If I picked a figure out of the air, it probably would be about \$1.5 billion, to get that kind of speed. The speed is very much higher than anything we have been used to, and it involved a tremendous number of crossings in that particular distance. You have then to face the problem of safety in fast trains of that sort crossing at level crossings or grade separations and you come to a very, very large amount of money.

**Mr. Collenette:** There is sophisticated equipment available and in use in France, where they do operate at these speeds and they have many grade crossings.

**Mr. Lang:** They really have a far different situation in terms of people and distances. Of course, for the kind of figure I am talking about, you can build two or three Pickeringings.

**Mr. Collenette:** That is an interesting point. How much are we talking about for Pickering?

**Mr. Lang:** About \$400 million.

**Mr. Collenette:** Okay. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Collenette. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I gather that tonight is a sort of open night. You go anywhere you wish over these estimates, do you?

**The Chairman:** Yes, we have called Vote 1. It is a general discussion on the estimates.

**Mr. McCain:** Well, then, I would like to ask one question. It seems rather strange that Mirabel should cost \$1 billion and Pickering is only to cost \$300 or \$400 million.

**Mr. Lang:** Well, it would be strange if it were a fact. In fact, you are reading the newspapers. Mirabel cost \$325 million.

**Mr. McCain:** Those are final figures?

**Mr. Cloutier:** As of today.

**Mr. McCain:** All right. Has the Minister assessed the effects of the implementation of the East rates to the Atlantic area or, as a matter of fact, to Montreal and east, of the implementation of these rates?

**Mr. Lang:** I have done some analysis of that, yes.

**Mr. McCain:** And what is your answer to that analysis?

**Mr. Lang:** There are two broad questions that are raised. First of all, I am convinced that the loss in terms of expenditure and of ending up shipping goods is a far more costly way than was either necessary or desirable, was far greater than any benefit that could be assessed. In the case of the movement of flour, the question of the future of that movement will still depend upon the relative advantages in handling the product among the various ports, Saint John, Halifax, Quebec, Montreal, indeed, even Vancouver, depending on the destination of the flour.

In the case of grain, I am convinced that the existence of the subsidy led to a high-cost method of moving grain and a complete discouragement of the examination of some of the alternatives which exist and which may be close to matching the lowest costs available. They were not as low, perhaps, as the subsidized values but they are low. I am talking now about the possibilities of unitrains from the grain-growing areas direct to Eastern Canadian ports.

[Interpretation]

**M. Lang:** Pour atteindre une telle vitesse, il en coûterait probablement près de \$1.5 milliard. C'est une vitesse bien plus élevée que tout ce que nous sommes habitués à faire et sur une telle distance il faudra supprimer un très grand nombre de passages à niveau. Si les trains franchissaient à cette vitesse des passages à niveau, il se poserait un grave problème de sécurité.

**M. Collenette:** La France dispose d'un matériel très sophistiqué qui fonctionne à ce genre de vitesse, et il existe en France de nombreux passages à niveau.

**M. Lang:** La situation y est très différente en termes de population et de distance. Pour un tel prix, on pourrait construire deux ou trois aéroports Pickering.

**M. Collenette:** C'est une remarque intéressante. Combien coûterait Pickering?

**M. Lang:** Environ \$400 millions.

**M. Collenette:** Bien. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Collenette. La parole est à M. McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, j'imagine que ce soir on peut aborder n'importe quel domaine.

**Le président:** Oui, nous avons une discussion générale sur le budget.

**M. McCain:** Dans ce cas, il y a une question que j'aimerais poser. Il me semble étrange que Mirabel ait coûté \$1 milliard et que Pickering ne doive coûter que \$300 ou \$400 millions.

**M. Lang:** Ce serait étrange si c'était vrai. En fait, vous vous en remettez à ce que disent les journaux. Mirabel a coûté \$325 millions.

**M. McCain:** Est-ce là le chiffre final?

**M. Cloutier:** Au jour d'aujourd'hui.

**M. McCain:** Bien. M. le ministre a-t-il calculé les effets de l'application des tarifs de l'Est à la région de l'Atlantique, c'est-à-dire à Montréal et à la région à l'est de Montréal?

**M. Lang:** Oui, j'ai fait cette analyse.

**M. McCain:** Et qu'en ressort-il?

**M. Lang:** Il se pose deux grandes questions. Tout d'abord, je suis convaincu que les inconvénients, en termes de dépenses et autres inconvénients, sont bien supérieurs à tous les avantages que l'on pourrait en retirer. Dans le cas du transport de farine, l'avenir du transport de cette marchandise dépendra des avantages relatifs à faire transiter ce produit par les divers ports, Saint-Jean, Halifax, Québec, Montréal et même Vancouver, selon la destination de la farine.

Dans le cas des céréales, je suis convaincu que l'existence de la subvention a encouragé un mode de transport coûteux et découragé la recherche de solutions moins chères qui existent et qui pourraient être à un prix optimal. J'envisage maintenant la possibilité de trains unitaires transportant les céréales directement des régions productrices vers les ports de l'Est du Canada.

[Texte]

**Mr. McCain:** What eastern Canadian ports?

• 2050

**Mr. Lang:** Any of them: Saint John, Halifax, Montreal, Quebec.

**Mr. McCain:** Would it not be more practical to have the unit trains available and the unloading facilities available for these trains before you take this rate off?

**Mr. Lang:** The unit trains are available and the unloading facilities are there, of course, because the trains have been unloading in Halifax and Saint John for a long time.

**Mr. McCain:** Oh, yes, but not at effective unit train rates.

**Mr. Lang:** That is a question really of some minor slow-downs in unloading rather than a major differential.

**Mr. McCain:** From my knowledge of the port of St. John, I think it is much more complicated than that, Mr. Chairman. I doubt very much whether you can unload the unit train at an economic rate at the Port of Saint John, Mr. Chairman. If the Minister is convinced that you can, would he then, at a later date, give me an accurate answer on that?

**Mr. Lang:** The point I was making was that none of these changes were likely to take place as long as the subsidized rates were in place and were, in fact, freezing out sensible developments.

**Mr. McCain:** At the same time, are you not mitigating against the processing of the grain in Canada, to some degree? If you are going to make it more attractive for the purchasing country to buy the whole grains, then they are going to buy whole grains. We have had altogether too much of a tendency in this direction, I think, in the last 25 years to really be to the advantage of Canada. If you do not extend a comparable rate to the flour and milled products, are you not going to be mitigating against, not only the eastern ports but the western grain growers?

**Mr. Lang:** We are not instituting any tougher rates against flour than the rates that exist against grain, so it is not a question of changing an advantage into a disadvantage, the change is being made for both simultaneously. Without wanting to be pessimistic about the flour market at all—because I think there are some reasons why we may well continue to hold a certain amount of it—it is worth noting that a good deal of the drop in flour sales occurred while these rates were in effect these past number of years. It would be rather silly to pin everything on the change in those rates.

**Mr. McCain:** I was not trying to do that, but I am saying that if you get grain moving at unit train lots, it will certainly move to better advantage unless there is some legislation to correct it. It will certainly move to better advantage than the milled product, if the rates are to remain as relative as they presently are. Therefore, these rates will militate against the grain milling industry in Canada as a whole, and particularly in the City of Halifax where that mill probably will not be able to operate unless you can assure that mill at one instance only that it will receive its grain at export rates.

**Mr. Lang:** If it is exporting the flour, it does receive its grain at export rates. There is no difficulty. In fact, the unit train operation to that particular mill is obviously beneficial to it and has nothing to do with the removal of the flour rates.

[Interprétation]

**M. McCain:** Quels ports de l'Est du Canada?

**M. Lang:** N'importe lequel: Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, Halifax, Montréal ou Québec.

**M. McCain:** Ne serait-il pas plus pratique d'avoir ces trains unitaires et les installations de déchargement avant d'enlever ce tarif?

**M. Lang:** Ces unités sont disponibles et ces installations existent, bien sûr, puisque ces trains ont été déchargés à Halifax et à Saint-Jean au N.-B., depuis longtemps.

**M. McCain:** Oui, mais ces tarifs de trains unitaires n'étaient pas en vigueur.

**M. Lang:** Ce n'est dû qu'à un léger ralentissement dans le déchargement et ne représente pas une différence importante.

**M. McCain:** Monsieur le président, d'après ce que je connais du Port de Saint-Jean, c'est beaucoup plus complexe que cela. Je doute fort que vous puissiez décharger les trains unitaires à un tarif économique au Port de Saint-Jean, monsieur le président. Si le ministre est convaincu, est-ce qu'il pourrait plus tard me répondre de façon précise?

**M. Lang:** Ce que je voulais dire c'est qu'aucun de ces changements ne se ferait tant que les tarifs subventionnés seraient appliqués et empêcheraient, en fait, l'expansion logique.

**M. McCain:** Jusqu'à un certain point, est-ce que cela ne va pas défavoriser la transformation des céréales au Canada? Si cela devient plus intéressant pour les pays acheteurs d'acheter des céréales non transformées, ils les achèteront. Nous avons eu une tendance à trop agir dans cette direction depuis 25 ans, je pense, ce qui désavantage le Canada. Si vous n'accordez pas de tarif comparable à la farine et aux produits connexes, vous allez non seulement nuire aux ports de l'Est, mais aux producteurs de céréales de l'Ouest.

**M. Lang:** Nous n'imposons pas à la farine des tarifs plus forts que ceux qui existent pour le grain et il ne s'agit pas de transformer un avantage en un inconvénient; le changement se fait simultanément pour les deux. Sans être pessimistes au sujet du marché de la farine, parce que je pense qu'il y a de bonnes raisons pour que nous conservions une partie de ce marché, il faut dire qu'une bonne partie de la chute dans les ventes de farine a eu lieu pendant que ces tarifs étaient en vigueur au cours des années passées. Il serait enfantin de vouloir tout attribuer aux changements de tarif.

**M. McCain:** Bien sûr, mais le grain entier sera transporté préférentiellement à la farine à moins qu'il y ait une loi pour corriger cette situation. Donc ces tarifs vont nuire aux minoteries canadiennes et en particulier à celle de la Cité de Halifax qui ne pourra probablement plus fonctionner à moins que vous ne l'assuriez qu'elle recevables céréales au taux d'exportation.

**M. Lang:** Si cette minoterie exporte de la farine, elle reçoit ses céréales au tarif d'exportation. Il n'y a pas de problème là. De fait, le fonctionnement de ces trains unitaires va être à l'avantage de cette minoterie et cela n'a rien à voir avec l'élimination des tarifs pour la farine.



[Text]

**Mr. McCain:** If they are in a position to accept a unit train load. Are they, Mr. Chairman?

**Mr. Lang:** Will they be?

**Mr. McCain:** Are they?

**Mr. Lang:** The question is really, will they be, because obviously a lot of things have not happened that should have happened in these past years. That is what happens when one has a subsidy in place, one biases a system in an uneconomic way. I would have thought Mr. McCain might appreciate the desire to save money in that fashion, not just here, but in many other areas within our over-all policy.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I think what the Minister has said is very laudable, but having had something of this sort in place, and then to remove it without notice, creates a hardship which I do not think should be imposed upon any area. There is logic, there is justification, for the removal of subsidies; this I do not argue, but there is no logic and no justification for the crash program to be initiated which will impose hardships upon people not only in the East but in other areas of Canada as well.

**Mr. Lang:** It was hardly a matter of removing it without notice. The notice has been there now for three months and it will be several months now still before the subsidy is removed.

• 2055

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I do not think three months gives you very much time to get equipped to receive unit trains of grain, either in the nationally-owned port facilities or in the privately-owned milling structure.

**Mr. Lang:** Well, the issue does not really arise until next winter, in any case, because that is the season in which that kind of movement would be likely, when the Seaway is not open. So there is a longer period even than that.

**Mr. McCain:** I think, Mr. Chairman, there is a difference of opinion there and I hope the Minister would try to research that difference of opinion and see if there is not some way that this thing can be gradually brought to bear, rather than as a crash program. I think it is going to be definitely detrimental to a large number of people who are interested in the movement of grain, either as labourers at the port, as millers at the port, or as other interested parties farther inland.

It is at that point in time, when we can demonstrate that the unit train can be delivered to these areas and can be unloaded in a time span which makes the unit train economical, I submit, that there is justification for the removal of the at-East rates. But I do not think that it should be a crash program and I appeal to the Minister to take a look at the time which will be required for the necessary adjustment to be made; and if it can be justified on the basis—and I used this phrase in Bill C-61 and I think it should be used again—if it can be justified on the basis of a cost benefit study that over a period of time there is a way of evolving into the program which C-87 suggests, then by all means do it. But I do not think it should be done just as a way and a means of removing a subsidy regardless of the dislocation, economically and from a human point of view, that may take place.

[Interpretation]

**M. McCain:** Si elle est en mesure d'accepter un chargement de train unitaire. Est-ce qu'elle l'est, monsieur le président?

**M. Lang:** Est-ce qu'elle l'est?

**M. McCain:** Oui,

**M. Lang:** La question est vraiment est-ce qu'elle le sera, parce qu'il est évident que beaucoup de choses qui auraient dû se faire par le passé ne se sont pas réalisées. C'est là l'effet des subventions, cela fausse le système d'une façon non économique. J'aurais pensé que M. McCain aurait apprécié le désir d'épargner de l'argent de cette manière, non seulement ici, mais dans d'autres régions touchées par cette politique générale.

**M. McCain:** Monsieur le président, je pense que les propos du Ministre sont très louables, mais le fait d'enlever sans avis quelque chose qui existait depuis un certain temps amène des difficultés, lesquelles je pense ne devraient être imposées à aucune région. L'élimination de ces subventions est justifiée, je suis d'accord, mais il n'y a aucune logique ni justification dans ce genre de programme immédiat que l'on entreprend. Il va causer des difficultés non seulement dans l'Est mais dans d'autres régions du Canada.

**M. Lang:** Ce n'est pas une question d'éliminer sans préavis. L'avis a été donné depuis trois mois et il se passera plusieurs mois avant que le subside soit enlevé.

**M. McCain:** Monsieur le président, je ne pense pas qu'en trois mois vous ayez beaucoup le temps de vous installer pour recevoir des trains de grain, soit dans les installations portuaires nationales ou dans celles des minoteries privées.

**M. Lang:** De toute façon la question ne se pose pas avant l'hiver prochain car c'est au cours de cette saison, lorsque la voie du Saint-Laurent n'est pas ouverte, que ce trafic est le plus susceptible de se produire. Nous avons donc une période même plus longue devant nous.

**M. McCain:** Je crois, monsieur le président, que nous ne sommes pas d'accord là et j'espère que le ministre cherchera à trouver des moyens plus progressifs plutôt que d'appliquer un programme d'urgence. Je crois que beaucoup de gens qui s'intéressent au mouvement des grains seront lésés, les travailleurs des ports ou ceux qui travaillent dans les minoteries ou d'autres parties intéressées plus à l'intérieur des terres.

C'est à cette époque que nous pourrions démontrer que le train unitaire peut être acheminé dans ces régions et peut être déchargé d'une façon économique et je prétends que la suppression de ces tarifs vers l'Est est justifiée. Je ne pense pas qu'on doive utiliser un programme d'urgence et je demande instamment au ministre d'examiner le laps de temps qui sera nécessaire pour faire le rajustement. Si on peut le justifier sur cette base, (j'ai utilisé cette phrase dans le Bill C-61 et je crois qu'on peut l'utiliser à nouveau), c'est-à-dire sur une base de coût-avantage et que sur une certaine période de temps on puisse appliquer le programme proposé dans le Bill C-87, alors je supplie le ministre de procéder ainsi. Mais je ne crois pas que cette mesure doive constituer un moyen de supprimer une subvention, s'il faut qu'il y ait des conséquences désastreuses au point de vue économique et humain.

[Texte]

I simply appeal to the Minister to reconsider this and give it time to evolve rather than to have the crash program. There is no question about the destiny of the mill at Halifax, for instance, if it does not have time to evolve, if an alternative of the unit train and relative saving costs cannot be provided; or if water transportation cannot provide it at some feasible figure. It is a serious situation.

**Mr. Lang:** I think that Mr. McCain, Mr. Chairman, is making a fair mistake if he thinks that slower unloading would be ideal, for a unit train may make any great impact upon prices during the winter season when the hopper cars which are now becoming available in much greater numbers are available, and are not in tremendous demand for the other part of the movement. It does not tie up the ordinary cross-country diesel equipment to the shunting of the train back and forth for the movement. So I think, perhaps, that it is an overstated objection.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, car utility is one of the most costly items in the transportation of goods across this country, and if you reduce the car utility by forcing it to stay on a spot in a siding for a period of time excessive to the standard calculations for accounting for its use, then you are sort of increasing that cost.

**Mr. Lang:** That depends on the number of cars available at the particular point in time.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I would ask the Minister to please just take a little look at the impact and offer an alternative before he offers the crash program. This is pretty serious. I know you want to save money and I support you in that; but let us study it out, and let us see how it can be accomplished without hardship.

This is an important aspect of eastern living, and I submit that if it mitigates against the processing of grain in this country, as the industry says it shall, then we have to take another look at it, not only from the point of view of the eastern parts but from the point of view of employment at all points at which grain is milled, and at all destinations to which grain and grain products are sold.

It may be, as I have known it to happen in other commodities, an additional cost which may cause a reduction in marketability of any of the grain or the grain products. I do not think it should be done without the cost benefit study and the alternate cost of delivery to both our own citizens and to our customers abroad.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, Mr. McCain just keeps on repeating his pessimism which I think is completely misplaced. The matter has, obviously, been looked at in terms of its impact. There will not be any adverse impact upon the volume of grain sold abroad; therefore, there will be a continuing use of Canadian ports.

The question of which ones will be used will depend on many issues, including their various advantages. Ports like Halifax and Saint John have advantages in terms of winter movement and the kind of vessels that can approach them. I, therefore, having looked at it and having quite rejected the suggestion that this is in any way a crash program as distinct from a fairly carefully studied one, will continue to take the optimistic view in working this out.

[Interprétation]

Je demande au ministre d'étudier à nouveau la question et de laisser les choses évoluer plutôt que d'appliquer un programme d'urgence. La minoterie d'Halifax en souffrira si la situation n'a pas le temps d'évoluer et si on ne peut pas fournir un remplacement aux trains unitaires et diminuer les coûts ou si on ne peut établir de transport par eau à des coûts raisonnables.

**M. Lang:** Je crois que M. McCain se trompe s'il pense que des chargements moins rapides seraient l'idéal pour un train unitaire et feraient baisser les prix au cours de la saison d'hiver, alors qu'il y a des wagons-trémie qui sont disponibles en plus grande quantité et qui ne sont pas trop utilisés pour d'autres buts. Cette façon de procéder n'oblige pas le matériel diesel ordinaire qui traverse le pays à manœuvrer et faire la navette. Par conséquent il s'agit là d'une objection exagérée peut-être.

**M. McCain:** Monsieur le président, les wagons sont les articles les plus coûteux dans le transport des marchandises, et si vous réduisez l'utilisation des wagons en les obligeant à rester à un endroit ou sur une voie de garage pour une certaine période de temps, alors vous augmentez les coûts.

**M. Lang:** Cela dépend du nombre de wagons disponibles à cette époque.

**M. McCain:** J'aimerais demander au ministre d'examiner les conséquences et d'offrir une solution de rechange avant d'utiliser le programme d'urgence. La situation est particulièrement sérieuse. Je sais que vous voulez économiser et je suis d'accord, mais voyons comment l'accomplir sans dommages.

Il s'agit là d'un aspect important de la vie dans l'Est et je prétends que si cela va à l'encontre du traitement des grains de notre pays, comme l'industrie le dit, alors nous devons examiner à nouveau la situation non seulement dans l'optique des ports de l'Est, mais aussi dans l'optique de l'emploi, là où le grain est transformé en farine et à tous les points de destination où le grain et les produits du grain sont vendus.

Un coût supplémentaire, comme je le sais d'après ce qui s'est produit pour d'autres produits, pourrait réduire la commercialisation du grain ou des produits du grain. Je pense que l'on ne devrait pas procéder ainsi sans faire une étude des coûts-avantages et sans avoir vu si on ne peut pas établir un autre coût pour l'expédition, tant au profit de nos citoyens que de nos clients à l'étranger.

**M. Lang:** Monsieur le président, M. McCain continue à faire preuve de pessimisme et à mon avis il a tort. Il n'y a pas de doute que la question a été étudiée dans l'optique de ces conséquences. Les répercussions ne nuiront pas au volume de grain vendu à l'étranger et par conséquent les ports canadiens continueront à être utilisés.

La question de savoir lesquels seront utilisés dépend de nombreux facteurs, y compris leurs avantages respectifs. Des ports comme Halifax et St. John présentent des avantages en hiver et peuvent recevoir des navires à fort tirant d'eau. Par conséquent, pour ma part, ayant examiné la situation, je continue à rester optimiste.



[Text]

• 2100

**Mr. McCain:** Well then, Mr. Chairman, would the Minister provide us with the economic data to substantiate his position because the position taken by those in this business certainly does not concur with that of the Minister? They do need, in all fairness to the Minister, Mr. Chairman, and to the trade itself, an illustration of how this is not going to be detrimental to certain areas of Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

Mr. Douglas.

**Mr. McCain:** Will the Minister provide those figures?

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, I have already indicated the general view I take. Mr. McCain is really asking whether I will try to counter all the immediate reactions of people who talk about rail rates as though they were real rates when they have not been that seriously negotiated these many years. I think he will see in due course that it can all work out quite positively.

**The Vice-Chairman:** Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Yes, Mr. Chairman. I want to continue, Mr. Chairman, Mr. minister, on what has been raised by Mr. Fleming and followed up by our now Chairman who raised at least one point that I must take a little bit of exception to. He suggested that people on charter flights out of Malton be sent to Mirabel by train. I think people generally would not look too happily upon going to Mirabel by train when they were scheduled to take a charter flight out of the City of Toronto. Most of those charter flights are passengered by people who are not of extreme incomes and who have probably saved for a good many years to take that one trip, and now they find an additional cost.

Aside from that, Mr. Chairman, I would like to ask the Minister about the possibility of further expansion of the STOL service. As he knows and as many members of this Committee know, I am very, very interested in this. I would like to find out from you, Mr. Minister, what the present state of affairs regarding the Airtransit situation between Ottawa and Montreal is—the close-down of that service. What are the dates? What will be done with the aircraft that is in service on that run? What is slated to happen to the crews and the people operating that service? Has any consideration been given to continuing perhaps on a much smaller scale, the service now provided, particularly with the summer Olympic Games to be held in Montreal? What, if any, detrimental effect will the removal of that service have on the transport of people in and out of Montreal during that, what I think will be a very peak period during the Games? After that I will have some more questions that will deal with negotiations with the Toronto Island.

**Mr. Lang:** Mr. Chairman, the Airtransit support we were giving is coming to an end and therefore the service will come to an end at the end of this month. The various people involved are looking for and finding, in some cases at least, alternative employment. We have not yet made a decision on the ultimate disposition of the aircraft. There was some examination of several alternative proposals to try to maintain this type of STOL service at least for a few more months but the cost would have been very close to that of maintaining it as an Airtransit operation and so we could not agree to that further expenditure. I do not think the argument of movement of people in volume would have been much of a justification for maintaining the service

[Interpretation]

**M. McCain:** Dans ce cas, monsieur le président, le ministre voudrait-il nous communiquer les données économiques qui fondent sa position. En effet, celles du secteur privé diffèrent de celles du ministre. Il faut qu'on lui prouve que cela ne sera pas au détriment de certaines régions du Canada.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur McCain.

La parole est à M. Douglas.

**M. McCain:** Le ministre nous donnera-t-il ces chiffres?

**M. Lang:** Monsieur le président, j'ai déjà indiqué ma position générale. M. McCain me demande si je vais contrer toutes les réactions immédiates des gens qui parlent des tarifs ferroviaires comme s'il s'agissait de tarifs effectifs alors qu'on ne les a pas négociés sérieusement depuis de nombreuses années. Je pense qu'il verra en temps voulu que tout peut s'arranger de façon très positive.

**Le vice-président:** Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Oui, monsieur le président. Je veux revenir sur la question soulevée par M. Fleming et celui qui est maintenant notre président, et m'élever contre au moins une chose qui a été dite. Il a proposé que les gens voyageant en *charter* au départ de Malton prennent le train jusqu'à Mirabel. Je pense que les gens qui doivent s'embarquer pour un vol nolisé au départ de Toronto n'aimeraient guère devoir se rendre à Mirabel en train. La plupart des passagers des vols nolisés n'ont pas de fort revenu et ils ont probablement dû économiser pendant de nombreuses années pour s'offrir ce voyage. On voudrait maintenant leur imposer cette dépense supplémentaire.

J'aimerais maintenant que le ministre nous parle de l'éventualité d'étendre le service ADAC. Comme il le sait, comme beaucoup de membres de ce comité le savent, je m'intéresse beaucoup à cette question. J'aimerais savoir à quelle date doit être interrompue la liaison Air Transit entre Ottawa et Montréal. Que fera-t-on des avions qui desservent cette ligne? Que fera-t-on des équipages et du personnel au sol? Envisage-t-on de maintenir ce service à une échelle réduite, surtout pendant les Jeux Olympiques de Montréal? Quel sera l'effet de la suppression de ce service sur les responsables des transports pendant les Jeux Olympiques de Montréal, qui sera une période de pointe? Ensuite, j'aurais quelques questions portant sur les négociations avec la Toronto Island.

**M. Lang:** Monsieur le président, les subventions que nous versions à Air Transit vont prendre fin et par conséquent le service sera interrompu à la fin de ce mois. Les divers employés cherchent, et trouvent dans certains cas, d'autres emplois. Nous n'avons pas encore pris de décision quant à l'utilisation future des avions. Nous avons examiné diverses possibilités de maintenir cette ligne en service, du moins encore quelques mois, mais le coût ne serait guère inférieur à celui du programme Air Transit et nous avons donc échoué dans nos efforts. Je ne pense pas que l'argument des Jeux Olympiques tienne, car le nombre de personnes transportées par ce service est très faible par rapport à la capacité de seulement un ou deux autobus. Cette

## [Texte]

because the numbers involved in the service are relatively small when compared to even say the capacity of one or two buses. The service demonstrated to us that STOL service could fulfill a need, even at a fair cost over alternative bus and train service and that it was really no great problem to have an airport handling STOL near by. We were concerned about the advantage there might have been in having the STOL as a demonstration further into the Olympic period for people from all over the world to see but we really could not, having satisfied ourselves about the quality of the service, justify the expenditure further.

• 2105

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Minister. Mr. Chairman, through you, this then brings us to a point that is of quite a bit of concern to people not primarily in the City of Toronto but outside of the City of Toronto. Can you bring us up-to-date, Mr. Minister, on the state of negotiations or consultations with the province or with the City of Toronto regarding the Toronto Island Airport which I believe, Mr. Minister is of the utmost importance for the development of any type of STOL service in the Toronto area? While it concerns the City of Toronto in some respects, I think it concerns the people in the outlying area moreso, people who could and, I believe, would use that type of service—not to take away from any suggestion that passenger train service be up-graded. I believe consideration has been given to up-grading the passenger service on a line that stretches roughly from Windsor through London straight into Toronto and then on into Montreal. But there are a good number of acres and miles on either side of that line that desperately need a better type transportation into the Toronto area, not only into it but out of it. Certainly, people who live in my area of Western Ontario would look upon it favourably and I think would use a hub-and-spoke type concept STOL service from Owen Sound, from Goderich going south into St. Catharines, Fort Erie, going east along into the Cornwall area, and north-east into the Haliburton. A number of advantages could be given to those people and I think we would find the service readily used. Would there be any merit in using some of the aircraft that will not be used after the closing down of the Toronto-Montreal service, perhaps on a two-year investigatory system, to set up a hub-and-spoke concept in central Ontario area? If it was found to be successful there, I think it would find favour throughout many areas such as the East, Western Ontario and in British Columbia.

**Mr. Lang:** Well, the question of the Toronto Island Airport is the subject of an on-going study involving the four levels of government and also, of course, public participation. That is progressing and may well have completed its work before too very much longer. That, of course, would be a necessary first decision before we would know whether the airport could be available for the STOL services to which Mr. Douglas refers, Mr. Chairman. From my examination of the question, there certainly are some good air reasons why the Toronto Island Airport would be a very desirable adjunct in a STOL service and in short-run, intercity communications. It is so ideally located close to the heart of downtown Toronto that one could almost say that if it were not there one might have wanted to invent it because of the advantage it has in terms of location.

## [Interprétation]

expérience a montré que l'avion ADAC peut combler un besoin, même si le prix est plus élevé que l'autobus ou le train, et que l'existence d'un aéroport recevant des avions ADAC à proximité ne pose guère de problèmes. Nous avons envisagé de maintenir cette liaison ADAC jusqu'aux jeux olympiques, à titre de démonstration pour les visiteurs du monde entier, mais étant convaincus de la qualité de ce service, nous ne pouvions plus justifier de dépenses supplémentaires.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je vous remercie, monsieur le ministre. Cela m'amène à une question qui intéresse les habitants de la ville de Toronto et de la province en général. Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, où en sont les négociations ou les consultations avec la province ou avec la ville de Toronto concernant l'aéroport de l'île de Toronto qui est indispensable à la mise en place d'un service ADAC dans la région de Toronto? Cela intéresse la ville de Toronto, mais encore davantage les habitants de localités situées à l'écart qui utiliseraient ce genre de liaison. Cela ne devrait pas nuire à l'amélioration du service de passagers ferroviaires, car je crois qu'on envisage de travailler surtout sur la ligne Windsor-London-Toronto-Montréal. De part et d'autre de cette ligne, il y a de nombreuses localités qui ont besoin désespérément de meilleurs transports vers Toronto. C'est certainement le cas dans l'ouest de l'Ontario où l'on serait satisfait de liaison ADAC reliant Owen Sound, Goderich, St. Catharines, Fort Erie, Cornwall, Haliburton à Toronto. Je pense que cette liaison serait très utilisée. Ne serait-il pas possible d'utiliser les avions qui seront libérés par la fermeture de la liaison Toronto-Montréal dans le cadre d'une expérience s'étendant sur deux ans dans le centre de l'Ontario. Si l'expérience réussissait, je pense qu'elle serait reprise dans d'autres régions, dans l'est du pays, dans l'ouest de l'Ontario et en Colombie-Britannique.

**M. Lang:** La question de l'aéroport de l'île de Toronto fait l'objet d'une étude à laquelle participent les quatre niveaux de gouvernement et le public. Cette étude progresse et les travaux seront bientôt achevés. C'est là bien sûr une étape préalable nécessaire car il nous faut savoir si l'aéroport serait disponible pour des liaisons ADAC comme celle dont parle M. Douglas. À mon avis, l'aéroport de l'île de Toronto pourrait parfaitement servir à des liaisons ADAC sur de courts parcours reliant les villes. Il est idéalement situé à proximité du cœur de Toronto et l'on pourrait presque dire que s'il n'existait pas il faudrait l'inventer, tellement sa situation est avantageuse.



[Text]

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Would the Minister consider having his department look at the possibility of perhaps taking more of a lead in the negotiations, stating the desirability as far as the department is concerned for this type of an operation? It is my estimation, Mr. Minister, that if the department were to voice its beliefs and knowledge in this matter it would have quite a bearing on the decisions reached by the study groups and people concerned with the saving of the Toronto Island Airport.

**Mr. Lang:** That may well be true and probably we should look towards making clear our view of the advantages of the site from an air point of view.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I would hope that that could be done as soon as possible.

• 2110

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you, Mr. Chairman. To get back to the piggy-back terminal once again, Mr. Minister. The federal government did this environmental study a couple of years ago. I understand that this environmental group was just established a couple of years ago and that this was the very first project they were involved in. They did their study and gave it an okay and then after, the federal government came along to give loans for housing developments and BACM and Qualico who are house builders in the Winnipeg area are also planning to put homes adjacent to the piggy-back terminal. Would you be prepared to ask the Minister of the Environment and this group to have a second look at this proposal? This could be of great value to them as it was their first project. I think you could point out to them that there were certain areas that they did not investigate far enough into the future. There is no way that I am convinced that housing developments and piggy-back terminals are compatible. Would you be prepared to ask them to review their study in light of the fact that this was the very first project they were faced with?

**Mr. Lang:** Well, I think, Mr. Chairman, that representation might be directed to the Minister directly rather than through me.

**Mr. McKenzie:** Well, we are going into a recess and you are the Minister responsible for the CNR. In light of what I have just asked and this is another federal government department, you are in a much better position to get some action on this than I am. I am appealing to you to have a second look in light of the fact that the environmental study was done too far in advance. I have pointed out what has come along since with further federal government involvement in putting housing projects just west of this piggy-back terminal. Would you be prepared to ask this environmental group, through the Minister of the Environment, to have a second look before you allow the CNR to proceed?

**Mr. Lang:** As I said, Mr. Chairman, I think the honourable member can direct that to the very congenial Minister of the Environment himself.

**Mr. McKenzie:** You could ask one of your many officials to do this, just like that. You have far greater access to the Minister than I have. You are involved and as I pointed out there are weaknesses in this environmental study because it was done too far in advance. I am quite sure that if they had known that the federal government was going to be giving loans for housing developments in the area—and

[Interpretation]

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Est-ce que le ministre pourrait envisager d'accélérer les négociations, en se fondant sur la nécessité d'un tel service? Je crois savoir que si le ministère faisait connaître son point de vue et ses convictions à cet égard, cela influencerait beaucoup les décisions prises par le groupe d'études et tous ceux qui cherchent à sauver l'aéroport de l'île de Toronto.

**M. Lang:** C'est peut-être vrai et peut-être devrions-nous insister sur les avantages que présente ce site, du point de vue des liaisons aériennes.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'espère que cela sera fait aussitôt que possible.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Douglas. Monsieur McKenzie.

**M. McKenzie:** Je vous remercie, monsieur le président. Pour en revenir encore une fois au terminus rail-route, le gouvernement fédéral a mené une étude écologique il y a quelques années. Je crois savoir que ce groupe de recherche avait été constitué il y a quelques années à peine et que c'était là son tout premier projet de travail. L'étude ayant été favorable, le gouvernement fédéral a accordé des prêts pour la construction de logements et la BACM et Qualico, qui sont des promoteurs de Winnipeg, projettent de construire également des logements à proximité du terminus rail-route. Accepteriez-vous de demander au ministre de l'Environnement et à ce groupe d'étude de se pencher de nouveau sur cette proposition? Vous pourriez leur dire qu'ils n'ont pas étudié suffisamment en profondeur et dans une perspective d'avenir suffisamment prolongée, certains points. Je ne suis nullement convaincu que les logements résidentiels et des terminus rails-routes sont compatibles. Accepteriez-vous de demander à ce groupe de revoir son étude, étant donné qu'il s'agissait là du tout premier travail qu'il a accompli?

**M. Lang:** Je pense qu'il vaudrait mieux adresser cette recommandation directement au ministre, plutôt qu'à moi.

**M. McKenzie:** Nous sommes à la veille de l'ajournement et vous êtes le ministre responsable du CNR. Je pense que vous êtes mieux en mesure que moi d'intervenir. Je vous demande de faire en sorte que l'étude soit revue, étant donné qu'elle a été faite si longtemps à l'avance. Depuis cette époque, le gouvernement a participé financièrement à la construction de logements juste à l'Ouest du terminus rail-route. Seriez-vous prêt à demander à ce groupe d'étude de l'environnement, par l'intermédiaire du ministre de l'Environnement, de se pencher de nouveau sur la question avant de donner le feu vert au CNR?

**M. Lang:** Comme je l'ai dit, monsieur le président, je pense que le député devrait s'adresser directement au ministre de l'Environnement, qui est un homme extrêmement aimable.

**M. McKenzie:** Vous pourriez demander à l'un de vos nombreux fonctionnaires de faire cela, sans autre forme de procès. Vous avez bien plus facilement accès au ministre que moi. C'est un domaine qui relève de votre responsabilité et l'étude sur l'environnement présentait des faiblesses car elle a été faite bien trop longtemps à l'avance. Je suis sûr que le groupe de recherche, s'il avait su que le gouver-

[Texte]

there were other lands adjacent to this piggy-back terminal that were going to be used for housing—they would have mentioned this in their report. But, there is nothing in their report about housing developments in the area. So you can see the weakness in their report. As I say, it was the first study this group has done and I think it would be a great help to them and to you and to the Canadian people if this were pointed out to them and you in your capacity as a Minister should take the responsibility of asking for a second study and a second report on this piggy-back proposal.

**Mr. Lang:** It strikes me that if you are interested as a member of Parliament you will take the trouble to write the note to the Minister yourself.

**Mr. McKenzie:** So you will take no further action in having this piggy-back proposal proceeded with and as far as you are concerned CNR can proceed.

**Mr. Lang:** Right now I am simply saying that when you have a note to write to the Minister of the Environment you can write it and I do not have to do it for you.

**Mr. McKenzie:** That is not what I asked you. I asked you, would you be prepared to let the CNR proceed with this piggy-back terminal if they said to you tomorrow, we are going to proceed. Would you say, yes, go ahead?

**Mr. Lang:** I have no reason to change any action that I have had to do with it. At this point it is essentially a business decision of the CNR and I do not try to interfere with their everyday business decisions. They did it consistent with city zoning. They have done it with full concern about the impact upon the area nearby in terms of how the matter will be laid out. They have done it in a way which they are convinced, and many people who have looked at it are convinced, is economically in the best interests of Winnipeg and of many, many people in Winnipeg and it will, therefore, be a good project to have go ahead.

**Mr. McKenzie:** It is certainly not a good project for anybody who has a home near a terminal like this, the type of traffic that this is going to generate, the shunting of trains and the amount of truck traffic this is going to generate. You have a greater responsibility to protect the people in the area than just to say that this is economically feasible when it could be just as economically feasible in other areas far removed from residential areas.

That is all I have, Mr. Chairman.

• 2115

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would like to further the discussion with the Minister with respect to the rail service in the Quebec-Windsor corridor, I have discussed this with the Minister before. The government made a commitment to improve the service in the Quebec-Windsor corridor and I have no doubt it has firm intentions to fulfil that commitment.

I very seldom use parochial situations to illustrate my point, but a situation has developed in the past couple of weeks in my riding which causes me a great deal of concern. To me it is symptomatic of some of the problems we have with respect to the rail service in this area. CNR has announced that in Cornwall, when the through train from Montreal to Toronto will not exist in the daytime any longer, people getting on in Cornwall will now have to

[Interprétation]

nement fédéral allait accorder des prêts pour la construction de logements dans cette zone, et que d'autres terrains à proximité du terminal seraient construits, aurait mentionné cela dans son rapport. Mais celui-ci ne parle nullement de la construction résidentielle dans cette zone. Comme je l'ai dit, c'est la première étude menée par ce groupe de recherche et je pense qu'il serait utile pour lui et pour le public canadien que l'on attire son attention là-dessus et vous, en votre capacité de ministre, êtes le mieux placé pour le faire.

**M. Lang:** Si cette question vous intéresse en tant que député, pourquoi ne prenez-vous pas la peine d'écrire vous-même au ministre?

**M. McKenzie:** Vous refusez donc de faire quoi que ce soit d'autre et, en ce qui vous concerne, le CN a le feu vert.

**M. Lang:** Je dis simplement que si vous avez une communication à faire au ministre de l'Environnement, vous pouvez le faire vous-même et ne pas me demander de le faire à votre place.

**M. McKenzie:** Ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Je vous ai demandé si vous donniez le feu vert au CN pour la construction de ce terminus rail-route. Est-ce le cas?

**M. Lang:** Je n'ai aucune raison de changer d'avis. Il s'agit essentiellement d'une décision d'investissement du CN et je n'ai pas à me mêler de ses affaires quotidiennes. Le projet est conforme aux règlements de zonage de la ville. La façon dont ce projet sera réalisé, et c'est l'avis de beaucoup de gens qui l'on examiné, sera dans le meilleur intérêt économique de Winnipeg et c'est donc un bon projet.

**M. McKenzie:** Ce n'est certainement pas un bon projet pour ceux qui habitent à proximité, vu la circulation que ce terminus va engendrer, le mouvement de trains et de camions à proximité. Votre rôle ne se limite pas à décréter que ce projet est économiquement viable, alors qu'il serait tout aussi viable dans un quartier où n'existeraient pas de logements résidentiels.

C'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur le service ferroviaire dans le corridor Québec-Windsor. J'en ai discuté déjà auparavant avec le ministre. Le gouvernement s'est engagé à améliorer ce service et je ne doute pas qu'il respectera ses engagements.

Je parle rarement de ma circonscription pour fonder un argument, mais une situation survenue dans ma circonscription au cours des dernières semaines m'inquiète beaucoup. Pour moi, il est symptomatique des problèmes que pose le service ferroviaire dans cette région. Le CN a annoncé que, à Cornwall, lorsque le train Montréal-Toronto ne circulera plus dans la journée, les passagers de Cornwall devront se rendre jusqu'à Brockville par un



[Text]

travel to Brockville on a dayliner, get off the train and wait for the through train which will now come from Ottawa.

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister what steps we as a government can take to persuade CN that actions of this nature are not conducive to encouraging the use of rail service between the two major cities in eastern Canada, Montreal and Toronto. Needless to say, this is most inconvenient and if they are not encouraging passenger service now with actions of this nature, it will totally discourage it and basically be a real detriment to the city of Cornwall and the whole area with respect to economic development.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have not seen the detailed schedule of stops to which Mr. Lumley refers. I will be glad to have a look at it. I suspect, however, that there are two different interests at work here. One is the very important question of the time for travel between two major cities and the other is the interest of the intervening points to have the service available in each of their locations too. Those two are contradictory interests and we really will have to see some situations where trains will go through without stopping in order to accomplish better times than they would if they tried to stop at the individual points.

I say that without, as I say, having seen the schedule and without, therefore, having been able to look at whether or not any accommodation for Cornwall would be possible in this case.

Mr. Lumley: I am sure you will agree that a lot of the steps that have been taken by the government in past years, as well as the railroad, or steps that have not been taken—if the same amount of money had been invested in infrastructures such as railway stations as had been invested in airports, or had been invested in equipment such as had been invested in aircraft, my personal belief is that rail traffic would be a real plus when you look at the energy conservation program the government has undertaken, and when you look at all the other pluses for encouraging rail transportation. Now we are embarking on a new revised transportation policy, and one of the first steps CN takes in one area of Ontario, an area that has just been designated by the Province of Ontario as one of the secondary growth areas in the province—the step that has been taken by CN totally alienates the area and is not conducive to economic growth.

I am concerned about what kind of rapport or what kind of input we have with respect to CN's making these kinds of decision and what steps we plan to take with respect to fulfilling this commitment with the Quebec-Windsor corridor, specifically Montreal-Toronto.

• 2120

Mr. Lang: We expect to see far better rail service in that corridor, but that does include far better times between the main city pairs. That will raise some problems in terms of the connections at every particular point, but I really would like to have a chance to look at this particular schedule before trying to argue the point to a final conclusion.

Mr. Lumley: Mr. Lang, or Mr. Chairman, through you to the Minister, I hope that the department gives serious consideration to these areas between Montreal and Toronto. We are talking about the growth, and the problems created by the growth, in these two major cities in Canada, Montreal and Toronto, and the objective of the provincial governments and, I think, as well, of the federal

[Interpretation]

autre train pour monter à bord de l'express qui arrivera maintenant en provenance d'Ottawa.

J'aimerais savoir quelle mesure le gouvernement peut prendre pour persuader le CN qu'une politique de ce genre n'encourage pas l'utilisation du service passager en-dehors des grandes villes de l'est du Canada, c'est-à-dire Montréal et Toronto. Il est évident que cela est tout à fait malcommodé et n'encouragera pas le public de cette localité à prendre le train, bien au contraire, et que tout le développement économique de la région risque d'en souffrir.

M. Lang: Monsieur le président, je n'ai pas vu la liste détaillée des arrêts sur cette ligne. Je vais me pencher sur la question. Je crains, cependant, qu'il y ait ici des facteurs contradictoires en jeu. L'un est la question cruciale de la durée du trajet entre les deux grandes villes, et l'autre les intérêts des localités situées sur le parcours. Ce sont là des intérêts contradictoires et l'on va sans aucun doute voir les trains ne plus s'arrêter dans certaines localités afin de réduire la durée du trajet entre les grandes villes.

Je dis cela sans avoir vu l'horaire et la liste des arrêts et je ne peux donc pas dire si l'on pourra trouver un arrangement pour Cornwall.

M. Lumley: Si on avait investi les mêmes montants d'argent dans l'infrastructure ferroviaire que dans les aéroports et les services aériens, je suis persuadé que le train présenterait de nombreux avantages, si l'on considère le programme de conservation de l'énergie et tous les autres facteurs qui sont en faveur du rail. Nous sommes en train de formuler une nouvelle politique des transports et l'une des premières mesures que prend le CN dans une région de l'Ontario qui a été désignée par la province comme un pôle de développement secondaire est contraire aux intérêts de cette région et freinera sa croissance économique.

J'aimerais savoir quelle influence le gouvernement exerce sur le CN lorsqu'il prend ce genre de décision et quelle mesure le gouvernement compte prendre pour s'acquitter de son engagement d'améliorer le corridor Québec-Windsor, surtout entre Montréal et Toronto?

M. Lang: Nous allons certainement améliorer le service ferroviaire dans ce corridor, mais cela suppose que l'on réduise la durée du trajet entre les deux grandes villes. Cela posera certainement des problèmes dans les localités intermédiaires, mais avant de vous donner une réponse définitive, il faudrait que je prenne connaissance de cet horaire.

M. Lumley: Monsieur le président, j'espère que le ministre accordera sa sympathie aux localités situées entre Montréal et Toronto. Nous parlons beaucoup des problèmes que crée la croissance excessive de ces deux grandes villes du Canada et l'objectif des gouvernements provinciaux, et également du gouvernement fédéral je crois, est d'encourager le développement des pôles secondaires. Le gouverne-

[Texte]

government, to encourage growth in some of these other areas. We have spent, as a government, a lot of money in regional development in these areas. An action such as this, without consideration for transportation, undermines all our other acts with some of the other departments and some of the provincial departments. I hope that this is given very serious consideration by your department, Mr. Lang. In the discussion and some of the questions that Mr. Fleming and Mr. Collette asked with respect to the main line between Montreal and Toronto, in terms of having a system such as the TransEuropean Express or the Bullet in Japan, I understand you gave a figure of \$1.5 billion to set up a system of the same nature as the other two. Does this include electrification, this \$1.5 billion?

**Mr. Lang:** No, I was basically talking in terms of the grade and separations.

**Mr. Lumley:** There was an excellent documentary on CBC about two or three weeks ago, comparing the LRC and the Turbo. The president of the consortium with respect to the LRC was commenting that for \$200 million or \$300 million, they could, in effect, initiate the LRC system between those major points. That is quite a bit different from \$1.5 billion. The LRC system, to the limited knowledge that I have of it, appears to be, I am sure, a step in the right direction and an encouragement for people to use rail service. I wonder what thoughts the Minister has on this particular mode of transportation.

**Mr. Lang:** I think we are going to see a lot better, new equipment going into rail service. Some of the current trains, such as the Turbo, which is running, are achieving some quite good speeds, even compared to some of these in other countries. But when you try to move from an average of 85 miles per hour or thereabouts to 110, 120, you get into the real dimensional problems of the costs of redoing a total railroad and introducing far more grade separation. That is where you really get the difference in cost. I certainly foresee good, new equipment coming on to some of these prime sections of our rail service and, indeed, a new incentive to the railways to introduce improved equipment across the country. In the new system, we are no longer going to burden them with part of the cost of the passenger service.

**Mr. Lumley:** Is the \$200 million or \$300 million figure suggested by the president of the consortium a realistic figure? In other words, I assume the difference between that and the \$1.5 billion is the elimination of the numerous level crossings between Montreal and Toronto.

**Mr. Lang:** I do not know quite what he might have been including in that, how much he was really allocating for roadbed improvements and the like, and how much of it he was talking about for the train sets themselves. Certainly, with a sum of money like \$200 million, you could do a tremendous amount to put new equipment and improve the basic nature of the service on an area like, say, the Quebec-to-Windsor corridor.

**Mr. Lumley:** Before a decision is taken with respect...

**Mr. McCain:** Excuse me, on a point of order, Mr. Chairman.

[Interprétation]

ment a beaucoup dépensé pour le développement régional dans ces deux zones. Une décision de ce genre annule les effets des mesures de tous les autres ministères et des gouvernements provinciaux. J'espère que votre ministère se penchera sérieusement sur cette question. En réponse à des questions de M. Fleming et de M. Collette concernant la ligne principale entre Montréal et Toronto et la création d'un service comme celui du Trans-Europe-Express ou du train Bullet au Japon, je crois que vous avez avancé un chiffre de 1.5 milliard de dollars pour créer une ligne de ce genre. Cela englobe-t-il le coût de l'électrification?

**M. Lang:** Non, il s'agissait surtout de l'élimination des passages à niveau et du dédoublement des voies.

**M. Lumley:** Radio-Canada a diffusé un excellent documentaire il y a deux ou trois semaines, qui comparait le LRC et le Turbo. Le président du consortium qui construit le LRC a dit que ce train pourrait être mis en service entre ces deux grandes villes pour un coût de 200 ou 300 millions de dollars. On est très loin du chiffre de 1.5 milliard. Le système LRC, pour autant que je sache, semble être une étape dans la bonne direction qui encouragerait le public à prendre le train. Que pense le ministre de ce mode de transport en particulier?

**M. Lang:** Je pense que nous pouvons faire beaucoup mieux, avec les nouveaux équipements dont nous disposons. Certains des trains actuels, comme le Turbo, atteignent des vitesses tout à fait honorables, même comparées à certains pays étrangers. Mais lorsqu'il s'agit de passer d'une moyenne de 85 milles à l'heure à une moyenne de 110 ou 120 milles à l'heure, les coûts structurels s'amplifient, notamment en ce qui concerne la suppression des passages à niveau. C'est là qu'interviennent les coûts supplémentaires. Je pense que nous allons voir introduire de nouveaux équipements de bonne qualité sur ces grandes lignes, et il sera d'ailleurs dans l'intérêt des chemins de fer de le faire. Avec le nouveau système, nous n'allons plus leur imposer le fardeau que représente le déficit des services passagers.

**M. Lumley:** Est-ce que le chiffre de 200 ou 300 millions avancé par le président de ce consortium est réaliste? Autrement dit, j'imagine que la différence entre ce chiffre et le 1.5 milliard dont vous parlez est due à l'élimination des nombreux passages à niveau entre Montréal et Toronto.

**M. Lang:** Je ne sais pas comment il est parvenu à ce chiffre ni combien il prévoit pour l'amélioration de la voie et combien pour l'acquisition du matériel roulant lui-même. Mais il est certain qu'avec 200 millions de dollars on peut acheter un grand nombre d'équipements nouveaux et améliorer fondamentalement le service dans un corridor comme celui de Québec à Windsor.

**M. Lumley:** Avant qu'une décision ne soit prise vis-à-vis...

**M. McCain:** Excusez-moi, j'invoque le Règlement.



[Text]

**The Chairman:** Mr. McCain, on a point of order.

**Mr. McCain:** Would that \$1.5 billion be for Quebec to Windsor or Montreal to Toronto? I was confused by the last answer, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Lang.

**Mr. Lang:** It was not a figure of ours in any case. It was one I said when I described it as pulling it out of the air, really demonstrates the kind of magnitude that is involved in trying to provide separation.

**Mr. McCain:** But there is a big difference between Windsor-Quebec and Montreal-Toronto.

**The Chairman:** I am sorry. I have you down, Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Yes, thank you.

**The Chairman:** You will be on shortly. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** I think Mr. McCain has a good point, Mr. Chairman. Maybe the Minister...

**The Chairman:** We will come right back to Mr. McCain, if you will just finish your questioning.

• 2125

We will come right back to Mr. McCain, so perhaps you can just finish your question, you have about a minute left.

**Mr. Lang:** Let me just say, do not make that into an argument about a term of art. Let me just say it is billions of dollars and if you like from \$1 billion to \$3 billion. You can pick your segments and include them all.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I wonder if the minister would assure this Committee that before any final decision is taken with respect to STOL the same kind of study will be undertaken with respect to either LRC or Turbo with the same kind of encouragement.

In other words, I firmly believe if we invested the same amount of money, the same amount of time and effort in encouraging rail passenger service, the same kind of conveniences, we would get excellent results, not just the red, white and blue thing that was initiated by CN several years ago. Will this type of experimental study be undertaken similar to the STOL study between Ottawa and Montreal before the government makes a decision as to which one will be the most efficient and valuable to the country?

**Mr. Lang:** It is quite possible that both are needed in this country, and I think personally that is the situation. I get a little concerned about people insisting that we should try to stick a certain particular amount of money into testing say LRC because we put a certain amount of money into STOL. We put into LRC what was needed. It has I think demonstrated itself quite nicely. A further demonstration is going on and there is no particular point in spending more when you have a proof that it is a good and useful kind of vehicle.

**The Chairman:** Thank You, Mr. Lumley. Mr. Collette.

[Interpretation]

**Le président:** M. McCain invoque le Règlement.

**M. McCain:** Est-ce que le chiffre de 1.5 milliard s'applique à la ligne Québec-Windsor ou seulement au tronçon Montréal-Toronto? La dernière réponse n'est pas très claire, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Lang.

**M. Lang:** Ce n'est de toute façon pas un chiffre définitif. C'est simplement un exemple que j'ai cité, afin de donner un ordre de grandeur des dépenses nécessaires pour supprimer les passages à niveau.

**M. McCain:** Mais cela fait une grande différence de savoir s'il s'agit de Windsor-Québec ou de Montréal-Toronto?

**Le président:** Excusez-moi. J'inscris votre nom sur ma liste, monsieur McCain.

**M. McCain:** Oui, je vous remercie.

**Le président:** Vous aurez la parole d'ici peu.

**M. Lumley:** La question de M. McCain est intéressante, monsieur le président. Peut-être le ministre...

**Le président:** Je vais donner la parole à M. McCain dès que vous aurez terminé.

Nous reviendrons à M. McCain, vous pouvez donc finir votre question, puisqu'il vous reste presque une minute.

**M. Lang:** Nous ne devrions pas nous lancer dans un débat de pure sémantique. Il s'agit de milliards de dollars et, si vous voulez, de 1 milliard à 3 milliards de dollars. Vous pouvez choisir vos secteurs et les inclure tous si vous le voulez.

**M. Lumley:** Monsieur le président, le Ministre pourrait-il assurer les membres du Comité qu'avant de prendre une décision finale au sujet de l'ADAC, le même genre d'étude sera entreprise au sujet du LRC ou du Turbo avec les mêmes moyens?

Je veux dire par là que je suis fermement convaincu que si nous investissions les mêmes sommes, le même temps et les mêmes efforts pour l'encouragement du transport des passagers par chemin de fer, nous obtiendrions des résultats excellents. Si vous voulez, n'en restons pas au système bleu, blanc et rouge lancé par le CN il y a quelques années. Je vous demande donc si vous ferez une étude semblable à celle qui a été effectuée pour le projet ADAC, avant de prendre une décision quant au système le plus efficace et le plus valable pour l'ensemble du pays?

**M. Lang:** Il est fort possible que nous ayons besoin des deux systèmes, ce qui est d'ailleurs mon avis personnel. Je ne suis cependant pas tout à fait convaincu que nous devrions investir certaines sommes d'argent à l'essai du LRC simplement parce que nous en avons consacré à l'essai du système ADAC. Jusqu'à présent, nous avons consacré au LRC les sommes qui étaient nécessaires et nous avons constaté que ce système était très positif. Une autre étude se poursuit mais il est impossible d'affirmer que lorsque nous aurons dépensé telle ou telle somme d'argent, nous aurons la preuve que nous cherchions.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur Collette.

[Texte]

**Mr. Collette:** Thank you, Mr. Chairman. I would just like to follow up these suggestions, certainly Mr. Douglas' comments a little earlier about the STOL. Certainly from my point of view I am quite enthused about STOL and I think it has great application, not only in this country but in other countries. I am just concerned as to where it is applied in this country. As far as I am concerned it is not in the best interests of Canadians for either the federal government or the provincial government to subsidize STOL services for the advantage of expense account businessmen when money should be going into more popular forms of travel such as bus and rail.

The Minister knows, and he has mentioned it before, that there will be great controversy in the city of Toronto if any move is made to turn the island airport into a STOL port. I think those Torontonians can live with general aviation since it does have a recreational component but that whole lakeshore has been designated as a recreational area, not only the island but there is Ontario Place and the federal government has made a long term commitment to Harbourfront Park.

Any use for a STOL port with all its infrastructure, parking lots and other commercial activity that would be required there run completely against the policies of the provincial, municipal and the federal governments in terms of developing the harbourfront and giving the harbourfront to the people of metropolitan Toronto.

The next point I would like to come to is on commuter services. It has been the policy of the federal government not to give any money to commuter rail or commuter bus services and I think this originated with Mr. Pickersgill in the 1960s. Mr. Pickersgill surfaced just before Christmas in the *Globe and Mail* on December 27 or thereabouts that the Government of Canada had no business subsidizing commuter service in the big cities of Canada.

The combination of federal government policies with respect to immigration has resulted in the huge increase in the size certainly of metropolitan Toronto, Montreal and Vancouver over the last 20 years and I would like to know from the Minister whether or not he still concurs with Mr. Pickersgill's attitude.

From my point of view, the federal government has a responsibility to alleviate some of the problems that it has helped to create over the last 10 or 20 years and I would like to know if proposals would be made by the Government of the Province of Quebec for a commuter rail service around Montreal. As I understand it, there are plans for this, at least there is a movement towards this. Would the federal government be more willing to look at some capital, some operating subsidy going into commuter rail services for the larger cities in the country which happen to house the bulk of the population?

• 2130

**Mr. Lang:** I am not sure that I want to take up having, as you say, to solve some of the problems we helped to create. Helping to solve some of them might help to create the next set again, and I do not know where that would lead us. We have taken the view that the prime responsibility for commuter and urban transit services and systems is

[Interprétation]

**M. Collette:** Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir sur les remarques de M. Douglas au sujet de l'ADAC. Pour ma part, je dois dire que je suis très enthousiasmé par ce système qui, selon moi, trouvera une foule d'utilisations, non seulement au Canada, mais également à l'étranger. Je suis toutefois préoccupé des utilisations envisagées chez nous. Je ne vois pas en effet qu'il soit de l'intérêt de la population canadienne que le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux subventionnent des services ADAC au profit des seuls hommes d'affaires qui portent le prix du billet à leurs comptes de dépenses, alors que l'on devrait investir plus d'argent dans des modes de transport plus populaires, tels que l'autobus et le chemin de fer.

Le Ministre sait parfaitement, il l'a d'ailleurs déjà reconnu, que tout projet de transformation de l'aéroport de l'île de Toronto en un ADAC port suscitera de vives controverses. En effet, toute la zone qui longe le lac a été désignée zone de loisirs et comprend *Ontario Place*; en outre, le gouvernement fédéral s'est engagé, à long terme, pour l'aménagement du parc *Harbourfront*.

L'aménagement d'un ACAC port, avec son infrastructure, ses terrains de stationnement, ses services commerciaux, serait tout à fait contraire aux politiques des gouvernements fédéral, provincial et municipal, en matière d'aménagement du front de lac pour la population du grand Toronto.

Ma seconde remarque concernera ce que l'on appelle les services de banlieue. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral a eu comme politique de ne pas accorder de fonds aux services de banlieue par chemin de fer ou par autobus, ce qui, si je ne me trompe, remonte à M. Pickersgill dans les années 1960. Or, celui-ci est réapparu dans le journal *Globe and Mail*, aux environs de Noël, pour répéter que le Gouvernement du Canada ne doit certainement pas se mettre à subventionner les services de transport de banlieue des grandes villes.

Cependant, les politiques du gouvernement fédéral en matière d'immigration ont suscité une explosion de la taille de certaines villes, et surtout de Toronto, Montréal et Vancouver, depuis 20 ans, et j'aimerais donc demander au Ministre s'il est d'accord avec M. Pickersgill.

Pour ma part, il est évident que le gouvernement fédéral a la responsabilité de remédier à certains des problèmes dont il a favorisé l'apparition, pendant les 10 ou 20 dernières années et j'aimerais savoir si des propositions seront présentées par le Gouvernement du Québec pour l'aménagement d'un service de chemins de fer autour de Montréal. Je crois en effet avoir compris que l'on songe à se lancer dans cette voie et que des plans sont peut-être déjà prêts. Le gouvernement fédéral serait-il donc disposé à accorder soit du capital, soit des subventions de fonctionnement aux services de chemins de fer de banlieue pour les grandes villes?

**M. Lang:** Je ne suis pas sûr de vouloir résoudre certains des problèmes que nous avons aidé à créer si, en les résolvant, nous risquons d'en créer d'autres encore, car je ne sais pas jusqu'où cela peut nous mener. La charge des services et des systèmes de transport urbain et de transport de banlieue revient principalement aux gouverne-



[Text]

municipal and provincial, and that we should have a quite limited role in regard to that. We have specifically indicated a policy in relation to some assistance for commuter services; we have not yet done that in relation to the noncommuter services that are still urban transit services. We are concerned about that, and about the need to indicate some role. We are looking at that now with a view to making a final statement of policy. It will, however, be limited or tend to be limited—like to commuter services systems—to the area of equipment and not to operations.

**Mr. Collenette:** In the last election we did mention, I think there was some talk of, a 50-per cent or 75-per cent grant being made to municipalities for rolling stock. Can you tell us whether this is likely to come about or whether it has fallen victim to the restraint program?

**Mr. Lang:** We are very conscious of that exact issue in what we are looking at now, as we try to decide the policy. I think it is fair to say that the issue of restraint has delayed us in elaborating our policy; that is why we are still coming to it, rather than having already indicated it.

**Mr. Collenette:** My final question, Mr. Chairman: is the Minister prepared to table in the House of Commons, or wherever one is supposed to table such documents, a full audited statement for the STOL demonstration service between Ottawa and Montreal, including the capital costs and the operational costs?

**Mr. Lang:** Certainly as soon as we have the complete figures they will be available. I will have no hesitation in making the presentation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Collenette. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I wonder would the Minister now clarify that \$1.5 billion, and how far it will reach? I accept the fact that it is an estimate, I think that is what he tried to convey. But how far will that estimate reach? Is that Toronto-Montreal?

**Mr. Lang:** I even said it was a ball-park figure, and I offered you the opportunity to pick \$1 billion for a segment and \$3 billion for the whole route—if you like to play with different ball-park figures. Really the point I was making, and I think it was enough, was that it is a figure that is required to get the kinds of speed to which reference was made—if you like to use the words “dramatic figures” and get away from a specific \$1 billion, \$1.5 billion, \$2 billion, I think that might be useful.

**Mr. McCain:** Are you saying that the \$3 billion then goes from Windsor to Quebec City, or are you saying the \$3 billion goes from Vancouver to Cape Breton?

**Mr. Lang:** I am saying that the ball-park figure I was talking about was in the Quebec-Windsor corridor.

**Mr. McCain:** Thank you.

Mr. Chairman, in view of the discussion that has taken place in this Committee and in the House in respect to the problems of airports, what steps is the Ministry of Transport taking to protect airports that are at present not a nuisance, but which may become a nuisance as Malton has? And is any effort being made to control in airport areas development to the point that we may have additional Maltons on our hands? The inconvenience of Mirabel goes, without emphasis, as being one of the worst in the

[Interpretation]

ments municipaux et provinciaux; par conséquent, le rôle du gouvernement fédéral est très limité dans ce domaine. Nous avons toutefois établi une politique d'aide aux services de transport de banlieue; nous n'avons cependant rien de précis pour les services qui ne concernent pas les banlieusards et qui sont pourtant des services de transport urbain. Il est essentiel d'indiquer avec précision quel rôle nous voulons jouer. Nous avons d'ailleurs l'intention de faire une déclaration sur notre politique. Nous allons toutefois nous limiter, ou essayer de nous limiter, dans le cas des services aux banlieusards, à leurs installations et non à leur exploitation.

**M. Collenette:** Au cours de la dernière campagne électorale, on nous avait parlé d'une subvention de 50 ou de 75 p. 100 aux municipalités pour acheter des wagons. Ce programme verra-t-il le jour, ou a-t-il été lui aussi victime des restrictions?

**M. Lang:** Nous sommes très conscients de ce problème, puisque nous avons à décider de la politique à adopter. La question des restrictions budgétaires a également retardé l'élaboration de notre politique; cela explique le retard que nous avons pris à expliquer tous les détails.

**M. Collenette:** Monsieur le président, ma dernière question: le ministre est-il prêt à déposer à la Chambre des communes—si c'est bien là qu'on dépose de tels documents—une déclaration entièrement vérifiée par des comptables sur les essais de l'ADAC entre Ottawa et Montréal, y incluant les frais d'immobilisation et les frais d'exploitation?

**M. Lang:** Dès que nous aurons tous les chiffres, nous déposerons les documents sans hésiter.

**Le président:** Merci, monsieur Collenette. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, le ministre pourrait-il expliquer sur quoi portent les 1.5 milliards de dollars dont il a parlé? Il a bien essayé de nous faire comprendre qu'il ne s'agissait que d'une évaluation, mais à quoi cette somme est-elle affectée? Est-elle affectée à l'axe Toronto-Montréal?

**M. Lang:** J'ai dit aussi que c'était un chiffre approximatif; j'ai parlé d'un milliard de dollars pour un tronçon du parcours et de 3 milliards de dollars pour la totalité du parcours c'est à vous de choisir. J'essaie de vous faire comprendre qu'il faut s'attendre à des chiffres de cet ordre si l'on veut construire des voies permettant la vitesse dont vous avez parlé; ce sont peut-être des chiffres considérables, mais je n'aime pas préciser si le coût sera de 1, de 1.5 ou de 2 milliards de dollars.

**M. McCain:** Donc, est-ce la route reliant Windsor à Québec qui coûtera 3 milliards de dollars, ou est-ce celle qui relie Vancouver au Cap-Breton?

**M. Lang:** Le chiffre approximatif dont j'ai parlé concernait l'axe Québec-Windsor.

**M. McCain:** Merci.

Monsieur le président, à la lumière des discussions qui ont eu lieu au Comité et à la chambre des communes au sujet des aéroports, quelles mesures le ministère des Transports prend-il pour s'assurer que les aéroports ne portant pas encore atteinte aux droits du public, ne le feront pas à l'avenir comme cela a été le cas avec l'aéroport de Malton? Est-ce que l'on essaie de contrôler la mise en valeur des emplacements entourant les aéroports, pour que le cas de Malton ne se reproduise plus? L'ennui avec

[Texte]

world, as far as travel is concerned. It is pretty inconvenient for an overseas traveller to come back to Montreal to get to the Atlantic area, for instance, or to get to anywhere, and it is recognized as an inconvenience. We do not want any more of these to happen, if possible. What steps are you taking to prevent further such moves, which are expensive as well?

**Mr. Lang:** First, I do not think it is fair at all to Mirabel to characterize it in that fashion. While traffic is building up, obviously there will be a smaller number of interconnecting flights and therefore some different modes of movement forced on passengers. But really I think in a year or two you will see that Mirabel was a very good thing for us to have built, and to have built in time—which would be a thing you would criticize us for if we did not do it. The department takes a very real interest in zoning around airports. We attempt, wherever possible, to work in full co-operation with the municipal and provincial authorities, of course. But our objective, basically, is to forecast the kind of growth that may be seen for an airport site, the types of runways that may be implied by that growth and then to protect the areas accordingly so that housing does not develop in the various zones, 35 NEF, 40 NEF and so on, according to codes that we have.

**Mr. McCain:** Is this something which you can enforce or is it just a desirable goal?

• 2135

**Mr. Lang:** We can enforce it in relation to existing airports. We do zone particularly in regard to height and we are looking into improving our legislative position in order to zone more broadly.

**Mr. McCain:** What were the terms of reference which were given the Transportation Commission as they studied the passenger service for your one-line program? The public understands or a fairly important segment of the public understands that the terms of reference, Mr. Chairman, are that they shall come up with the best recommendation they can make for a one-passenger route across Canada. Is this a correct interpretation of their reference?

**Mr. Lang:** The technical words of the reference and the directions are available to all members. They were tabled in the House of Commons and I would refer you to them. The directions do carry some implications but those implications really are related to fact situation. The conclusion about one basic Atlantic to Pacific service has emerged from the analysis that, given the volume of business that can be expected, the attempt to hold costs to some reasonable scale and alternative services available, it is the most likely.

**Mr. McCain:** So their terms of reference really are to save as much money as possible and probably come up with a single transCanada line. I would interpret your remarks in that way.

**Mr. Lang:** I would put it just a little differently—to try to spend money as sensibly as possible and not to waste the taxpayers' money.

[Interprétation]

l'aéroport de Mirabel, c'est qu'il est l'un des pires au monde quant aux déplacements qu'il exige, et cela dit sans exagérer. Il est très malcommode pour un voyageur d'outre-mer d'avoir à revenir à Montréal pour se rendre dans la région de l'Atlantique, par exemple, ou n'importe où ailleurs; tout le monde en convient. Il ne faut pas qu'une erreur de ce genre se reproduise. Quelles mesures prenez-vous pour vous assurer que cela ne se reproduira pas, puisque ces erreurs sont très coûteuses?

**M. Lang:** Ce n'est pas juste de qualifier ainsi Mirabel. Au fur et à mesure que la circulation aérienne augmentera, le nombre de correspondances qu'il faudra effectuer avec d'autres vols diminuera, et les passagers seront de moins en moins obligés de changer ainsi d'aéroport. Dans un an ou deux, vous constaterez que la construction de Mirabel était très appropriée et certainement très opportune; vous nous auriez même reproché de ne pas l'avoir construit, si nous ne l'avions pas fait. Le Ministère s'intéresse particulièrement au zonage autour des aéroports. Chaque fois que c'est possible, nous travaillons en collaboration avec les autorités municipales et provinciales, comme il se doit. En fait, notre objectif est de prévoir quelle sera la croissance des régions environnant l'aéroport, ainsi que le genre de routes qu'il faudra donc y construire; il faut s'assurer également que l'on ne construira pas de logements dans les zones dont les codes atteignent 35 ou 40 PAS, par exemple.

**M. McCain:** Est-ce que cela n'est qu'un objectif souhaitable, ou prenez-vous vraiment des mesures pour éviter cette situation?

**M. Lang:** Nous pouvons faire appliquer des règlements là où les aéroports sont déjà construits. Nous imposons des règlements de zonage surtout pour la hauteur des édifices; par ailleurs, nous espérons qu'une modification de nos lois nous permettra d'appliquer des règlements de zonage de façon beaucoup plus large.

**M. McCain:** Quel mandat a-t-on donné à la Commission de transport qui devait étudier le service-passagers pour le programme à trajet unique? Le public, en général, croit avoir compris que son mandat était de formuler la meilleure recommandation pour l'établissement d'une route unique pour les vols-passagers à travers le Canada. Est-ce exact?

**M. Lang:** Les détails techniques concernant le mandat et les directives de cette Commission sont disponibles puisqu'ils ont été déposés à la Chambre des communes. Vous pouvez vous y reporter. Les directives supposent certaines mesures directement reliées à des situations de fait. À la suite d'une analyse, des affaires commerciales auxquelles on pouvait s'attendre, ainsi que de la possibilité de maintenir les coûts de ce service à un niveau raisonnable et de maintenir disponibles les services connexes, on a conclu en la possibilité d'un service unique reliant l'Atlantique au Pacifique.

**M. McCain:** Le mandat de la Commission est donc d'essayer d'économiser le plus d'argent possible et de définir une route transcanadienne, et unique n'est-ce-pas?

**M. Lang:** Voilà comment je définirais son mandat: essayer de dépenser l'argent des contribuables le plus raisonnablement possible.



[Text]

**Mr. McCain:** In view of the desirability of speed, will there be any feeder lines in this system? For instance, there will be centres of fairly substantial population at which these trains on a transcontinental basis shall not stop. Mr. Chairman, is it the intention of the government in the construction or development of this system to have some of these towns connected to stopping points in the transcontinental passenger service system?

**Mr. Lang:** I would be very surprised if that did not result from the hearings but, of course, that question is also being looked at by the C.T.C.

**Mr. McCain:** That is part of their terms of reference, Mr. Chairman?

**Mr. Lang:** My broad conclusion would be that there will be cases of rail line feeder services; there will be cases of bus feeder services to give people off any particular main line good access to it.

**Mr. McCain:** Or parallel to the main line, perhaps, in many instances because they cannot stop at every centre of population. Would there be some consideration given to a parallel...

**Mr. Lang:** That is possible, indeed.

**Mr. McCain:** ... or identical line feeder service?

**Mr. Lang:** That is possible.

**Mr. McCain:** Now, Mr. Chairman,—we probably will not have the Minister too much—since we can roam a little bit tonight, what has the Minister in mind for the port development structure in Canada? We received a green paper since this Committee last considered estimates suggesting that there would be individual port commissions with a central authority. How far has the Minister moved in this direction?

**Mr. Lang:** There has been a task force continuing the examination of the specific port policies application to the various ports in the country and work towards the development of the necessary legislation to bring that about. The task force has been consulting quite widely with the people most knowledgeable about the ports and affected by them. Essentially, we are still on track in terms of the essence of the policy which is that we will try to have as much decentralization as possible in terms of the regular and on-going operations of the port with a good deal of input from the communities most directly concerned. On the other hand we feel that it is necessary to retain an over-all control on issues, such as major expenditures on port development, so we can avoid from a Canadian point of view unnecessary and expensive duplication of facilities.

**Mr. McCain:** Then the individual port commissions would really find themselves in very little different positions than the port managers find themselves in today. Is that a fair statement?

• 2140

**Mr. Lang:** There are such different types of port arrangements right now from the completely National Harbours Board ports with port managers through to local commissions through to the port commissions established under their own special acts, that it is impossible to answer that question quite flatly. For most of the key ports, the

[Interpretation]

**M. McCain:** Étant donné qu'il est très souhaitable que le trajet se fasse le plus rapidement possible, le système comportera-t-il certaines voies d'embranchement? Je suppose qu'il y aura des centres de population assez considérables auxquels un train intercontinental ne pourra s'arrêter. Le gouvernement a-t-il l'intention, lors de la construction ou de la mise au point du système, de relier certaines de ces villes à des points d'arrêt du réseau transcontinental pour passagers?

**M. Lang:** Je pense que c'est ce que l'on conclura à la fin des audiences, mais je vous rappelle que la question est à l'étude de la CCT.

**M. McCain:** Cette question fait-elle partie de son mandat?

**M. Lang:** Je pense pouvoir prédire qu'il y aura certains services d'embranchement, et que ceux-ci pourront exister par autobus par exemple, pour que les voyageurs n'habitent pas le long de la voie principale de chemin de fer puissent y avoir accès.

**M. McCain:** Il faudrait qu'ils desservent également les points qui sont parallèles à la voies principale, puisque le transcontinental ne pourrait arrêter à tous les centres de population. Il faudrait envisager l'établissement d'une voie parallèle...

**M. Lang:** C'est en effet possible.

**M. McCain:** ... ou l'établissement d'un service indentique de voies d'embranchement.

**M. Lang:** C'est possible.

**M. McCain:** Puisqu'il est peu probable que le ministre compare à nouveau devant nous et que nous avons un peu de temps ce soir, puis-je lui demander ce qu'il a l'intention de faire dans le cas du développement d'une structure portuaire au Canada? Depuis la dernière étude du budget par le comité, nous avons tous reçu un livre vert proposant la formation de commissions portuaires individuelles relevant d'une autorité centrale. Qu'a fait le ministre en ce sens?

**M. Lang:** J'ai mis sur pied un groupe de travail qui a continué l'étude de l'application des différentes politiques portuaires dans les divers ports canadiens, et qui s'occupe de l'élaboration d'une loi nécessaire en ce sens. Ce groupe s'est mis en contact avec toutes les personnes les plus renseignées dans le domaine et que la question touchait directement. En fait, nous étudions encore quelle pourra être le fond d'une telle politique, puisque nous visons une décentralisation très poussée du fonctionnement régulier et continu du port, tout en acceptant l'apport très important des agglomérations directement concernées. Par ailleurs, nous estimons qu'il est nécessaire de conserver un certain contrôle sur des questions importantes comme les grandes dépenses de mise en valeur portuaire, pour qu'il n'y ait pas double emploi dans les installations, ce qui serait inutile et coûteux du point de vue canadien.

**M. McCain:** Si je comprends bien, les commissions portuaires individuelles se retrouveraient presque dans la même situation que les directeurs de port aujourd'hui, n'est-ce pas?

**M. Lang:** Il y a tant de modes d'administration portuaire aujourd'hui, depuis le Conseil des ports nationaux, qui nomme des directeurs de port, jusqu'aux commissions locales ou même aux commissions portuaires établies aux termes de leur propre loi, qu'il est impossible de vous répondre. Par contre, la plupart des ports importants ver-

[Texte]

independence in local operation will be greater under the proposed legislation than it is at the moment.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, could I have an example of how they would be freer to operate? Take the port of Saint John or the port of Halifax, as examples. What benefits would accrue to them from the adoption of this system?

**Mr. Lang:** I think it really will be better if we look at that when we are looking at the legislation. As I indicated, our basic hope is to retain centrally only what is needed to maintain the basic and desirable national control on total port investment and, therefore, the broad pattern of operations, but matters of local control will be delegated.

Obviously it is so difficult to answer because today and/or indeed in the future what actually goes on in practice depends so much on the personalities and the relationship of trust, and is not really a question totally of the legal relationship. I do not want to get into this, whether one particular port is operating with a high degree of independence and another one is not.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I think this is of some significance. I think it is a matter on which there should be some information, sort of as an advance notice to the legislation because really I think we have to understand what we are going to talk about. I would hate to find us in the position of a C-61 again and that is why I am trying to get this information this evening. Basically, is the Minister saying, Mr. Chairman, that the Treasury Board is still going to control expenditure in the individual ports in which there are individual commissions? Is the individual commission management merely to apply to the operation of the port or is the individual commission management intended by policy, Mr. Chairman, to give some flexibility and some determination of its own expenditures?

**Mr. Lang:** I distinguished quite clearly, earlier, Mr. Chairman, between ongoing and regular operations of a port, where there is a good deal of local independence and the issue of major capital expenditures, where it is in my view, simply of ultimate importance that we do not allow unnecessary duplication simply because the individual ports may each want the same kind of facility when there is justification for only one of such facilities in Canada, that kind of central control on major expenditures will remain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lang, I really was not going to say anything, but I must take once again exception to a couple of the statements raised by my good colleague to the right who has inferred that the use of a STOL port in the city of Toronto and hub and spoke STOL system would be to the subsidized benefit of the businessmen who do not live in Toronto.

I think he better take a look at this country of ours and see just who is subsidized. They all live in Toronto. If you really want to get down to the facts, they have subsidized TTC, they have subsidized rail, they have subsidized airports now and they use them for travelling all over this country and half the world. We are not asking for any subsidy whatsoever. If a service is put in, we expect to pay for it. It has been stated that it would seriously affect the

[Interprétation]

ront leur indépendance de fonctionnement local augmenter, aux termes du bill, par rapport à leur indépendance actuelle.

**M. McCain:** Monsieur le président, le ministre peut-il donner un exemple de cette plus grande liberté? Qu'il prenne les ports de Saint-Jean ou de Halifax, comme exemple. Quels avantages leur donnerait l'adoption de ce système?

**M. Lang:** Il vaudrait mieux me poser cette question quand nous étudierons le bill. Je le répète, nous espérons n'avoir à garder centralisés que le contrôle fondamental et national, si c'est nécessaire, du total des investissements portuaires et, par conséquent, l'ensemble de l'exploitation, quitte à déléguer les contrôles locaux aux ports eux-mêmes.

Il est très difficile de vous répondre aujourd'hui, puisque l'avenir dépend en grande partie des personnes en cause et de la confiance qu'elles s'accordent, plutôt que des liens juridiques établis entre elles. Je ne voudrais pas non plus avoir à déterminer si un port en particulier est plus indépendant qu'un autre.

**M. McCain:** Monsieur le président, la question est pourtant d'importance. Le ministre devrait nous donner certains détails et un aperçu du bill à étudier, puisqu'il nous faut bien comprendre la situation. Je n'aimerais pas que l'on se retrouve dans le même situation lors de l'étude du Bill C-61, et c'est pourquoi j'essaie d'obtenir ces détails. Cela veut-il dire que le Conseil du Trésor continuera à contrôler les dépenses effectuées dans les ports particuliers, même s'il y a des commissions individuelles d'établissements? L'administration des commissions individuelles ne fera-t-elle que s'occuper de l'exploitation du port, ou bien a-t-on l'intention de donner à l'administration d'une commission une certaine flexibilité et la possibilité de décider de ses propres dépenses?

**M. Lang:** J'ai déjà clairement fait la distinction entre l'exploitation continue et régulière d'un port—exploitation qui peut se faire de façon indépendante au niveau local—et les grandes dépenses de capital pour lesquelles, à mon sens, il est essentiel d'éviter le double emploi inutile; ce n'est pas parce que plusieurs ports individuels désirent avoir les mêmes installations que nous allons le permettre, si la construction de telles installations ne se justifie que pour un seul des ports canadiens. Voilà le genre de contrôle centralisé des grandes dépenses que nous désirons garder.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président. Je n'avais pas l'intention de prendre la parole, mais je me vois obligé de m'insurger contre certaines des déclarations émises par mon collègue de droite. Celui-ci prétend que l'utilisation d'un aéroport ADAC dans la ville de Toronto et l'utilisation du système ADAC à hélices avantagerait, par les subventions, les hommes d'affaires n'habitant pas Toronto.

Il aurait intérêt à regarder de plus près dans quel pays nous vivons et à se renseigner sur ceux que nous subventionnons. Tous les hommes d'affaires subventionnés habitent Toronto. Vous voulez des détails? En voici: Toronto a un système de transport subventionné et des aéroports subventionnés que les hommes d'affaires utilisent pour voyager partout au pays et dans le monde. Nous ne quémandons pas de subventions. Chaque fois qu'un service est



[Text]

usefulness of a recreational facility and generally I gather from that, Mr. Chairman, that those who live in large city centres must be a little bit better than those of us who live outside of those large city centres. This, perhaps, can be pointed up by the fact, as my colleague from Cornwall has said, living right on the main line between Montreal and Toronto, that people are in such a hurry to get to those big city centres that they do not even bother stopping in Cornwall and letting anybody that lives there consider they should travel in either direction. So I really take exception to that, Mr. Chairman.

• 2145

As far as the park is concerned, I may be wrong, but I cannot see that the use of that Toronto island airport would in any way jeopardize the use of the Toronto harbour front as a park area. Perhaps it would even bring some people in from outside the urban centre of Toronto to use that park area—unless that is something we should not even be considering. But I must, Mr. Chairman and Mr. Minister, make those remarks, because I think some type of transport is of the utmost importance not only to people in Toronto but to those in western Ontario and the remaining portion of Ontario who want to get in there.

If we are talking about city dwellers, if we look at Toronto or Montreal or any large city you will find that a goodly number of those who live there once came in from those country areas and might just, once in a while, like to get back.

So I am simply using my time to make that statement because I have resented, perhaps a little bit, the inference that we in the rural parts of Ontario are second-class citizens.

**Mr. Collenette:** Oh, shame.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. Mr. Lumley.

**Mr. Collenette:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Collenette.

**Mr. Collenette:** There was no such inference in my statement.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

It is obvious, Mr. Chairman, that everyone can see the monumental undertaking that the Minister and his officials have in devising a national transportation policy when we have this kind of disagreement around this table, even on our own side. I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, what procedure is the department taking to establish the most feasible transportation system, for example, in the Quebec-Windsor corridor in terms of the integration of various modes of transportation? Will there be public discussions and hearings? Will there be discussions with regional development people, provincial people who have some input that might be of use to the department? What kind of procedure does the Minister envisage will take place in this monumental task he has before him.

[Interpretation]

instauré, nous cherchons à le payer. On a même prétendu que ces subventions nuiraient aux installations récréatives; si je comprends bien, monsieur le président, tous ceux qui habitent les grands centres urbains sont mieux lotis que ceux d'entre nous qui n'y habitent pas. Comme l'a dit mon collègue de Cornwall, il semble que tous ceux qui habitent sur la voie principale reliant Montréal et Toronto soient si pressés de se rendre dans ces grands centres, qu'ils ne sont même pas intéressés à s'arrêter à Cornwall pour laisser voir aux gens qu'ils devraient aller dans un sens ou dans l'autre. Je m'insurge contre ce qui a été dit.

En ce qui concerne le parc, je ne vois pas comment l'aéroport de l'île de Toronto pourrait empêcher d'une façon ou d'une autre la transformation du port de Toronto en parc: ce parc pourrait même attirer des personnes de l'extérieur du centre urbain de Toronto, à moins que l'on ne veuille absolument empêcher cela. Je dois ajouter certains détails, parce que j'estime que certains modes de transport sont de la plus grande importance non seulement pour les habitants de Toronto, mais pour ceux de l'ouest de l'Ontario et du reste de la province qui veulent se rendre à Toronto.

Examinons un peu le cas des citoyens, que ce soit ceux de Toronto, de Montréal, ou d'ailleurs: vous pouvez constater que bon nombre d'entre eux ont habité autrefois la campagne, et il se pourrait bien qu'ils désirent y retourner de temps en temps.

Je sais que tout mon temps passe à faire cette déclaration, mais je tiens à rectifier la situation, parce que je n'ai pas aimé que l'on laisse entendre que les habitants ruraux de l'Ontario sont des citoyens de seconde zone.

**M. Collenette:** Quelle honte!

**Le président:** Merci, monsieur Douglas. Monsieur Lumley.

**M. Collenette:** Un rappel au Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Collenette.

**M. Collenette:** Ma déclaration ne contenait aucun sous-entendu.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, tout le monde peut voir à quel point est immense la tâche que se sont fixée le ministre et ses collègues de définir une politique nationale de transport, alors que dans notre propre parti nous ne pouvons même pas nous entendre. Monsieur le ministre, quelle mesure prend le Ministère pour établir un système de transport qui soit le plus logique possible, par exemple dans l'axe Québec-Windsor, pour l'intégration des divers modes de transport? Y aura-t-il des discussions et des audiences publiques? Aurez-vous des contacts avec les représentants de la mise en valeur régionale et des représentants provinciaux qui pourraient conseiller le Ministère? Quelle procédure le ministre envisage-t-il de suivre dans l'accomplissement de cette tâche monumentale?

[Texte]

**Mr. Lang:** It is, and it will be an ongoing one. It does involve all the various bodies to which Mr. Lumley referred, Mr. Chairman. The CTC will, no doubt, be looking at that very question when it looks at the variety of rail service that comes before it, namely, what kind of bus linkages, train linkages, are possible in relation to main-line services. We consider that to be a very major issue for us to keep constantly on the table in our various discussions with our provincial counterparts—and I say that both at the ministerial level and even more particularly at the official level.

We now have established transport committees with the western ministers, the Atlantic ministers, Ontario, and Quebec as four separate operations. We will set up separate sub-studies within that operation to deal with some of these questions.

For instance, in the southwestern Ontario region, which is a key area for co-ordination, we have agreed to and have launched a series of studies with the Province of Ontario really to co-ordinate the over-all transportation facilities in the region and to make sure that they co-ordinate with one another.

**Mr. Lumley:** I see. In other words, there will be, say, a transportation committee made up of federal-provincial officials who will come to look at Cornwall perhaps and say: Well, is it better here to use buses? Is it better to have the Montreal-Toronto train stop in Cornwall or is it better to include Cornwall in a STOL, hub-and-spoke concept?

**Mr. Lang:** We will see whether the Ottawa-Brockville bus can stop in Cornwall.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. Fleming.

**Mr. Fleming:** I just wanted to make a couple of points, Mr. Chairman, if I may, for my colleague here and my colleague there. I hope my colleague here, Mr. Douglas, does not imagine for a moment that the good and wonderful people of Grey and Bruce counties are the source of revenue for subsidizing the TTC, because they must be paying one walloping amount of money in taxes up there.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** We are.

**Mr. Fleming:** I suggest the reverse might happen. I suggest that the Wiarton DOT airport and the roadways up to Bruce and so on are, in fact, subsidized by the people in the major urban centres who also use them to get to vacation areas.

If somebody, somewhere—I do not know who it is—is subsidizing the people in Metropolitan Toronto from somewhere else, I would love to have him identified, and I will send him a letter of thanks. If we are subsidized from somewhere else—I do not think we are—it is only so we have a few pennies left to spend in your vacation land...

**The Chairman:** Order, Mr. Fleming. Please address your questions to the Chair.

[Interprétation]

**M. Lang:** La tâche est en effet monumentale, et elle le restera jusqu'à la fin. Nous devons en effet entrer en contact avec tous les organismes qu'a mentionnés M. Lumley. Il ne fait pas de doute que la TCC étudiera cette question au moment où elle s'occupera de la diversité des services ferroviaires; il lui faut, en effet, se demander comment relier les correspondances par autobus ou par chemin de fer au service déservant la voie principale. Ce sujet est d'une grande importance pour nous, et nous avons l'intention de le soulever lors de nos discussions avec nos homologues provinciaux, au niveau ministériel et au niveau gouvernemental plus particulièrement.

Nous avons déjà formé quatre Comités distincts des transports avec les ministres de l'Ouest, les ministres de l'Atlantique, le ministre de l'Ontario et le ministre du Québec. Nous allons également effectuer des sous-études distinctes qui traiteront de certaines de ces questions.

Ainsi, dans la région du sud-ouest de l'Ontario, région essentielle pour la coordination des systèmes, nous nous sommes entendus pour effectuer une série d'études avec la province de l'Ontario dans le but de coordonner les installations générales de transport dans la région et dans le but de bien intégrer les différents systèmes les uns aux autres.

**M. Lumley:** Je vois. Autrement dit, il y aura un Comité des transports composé des représentants du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial; ce comité se demandera, par exemple, s'il vaut mieux établir un système d'autobus à Cornwall, s'il vaut mieux que le train reliant Montréal à Toronto s'arrête à Cornwall, ou s'il vaut encore mieux que Cornwall devienne un point d'arrêt le long de la voie desservie par l'ADAC à hélice.

**M. Lang:** Nous nous demanderons si l'autobus reliant Ottawa à Brockville doit s'arrêter à Cornwall.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur Fleming.

**M. Fleming:** Monsieur le président, je désire simplement souligner quelques points pour les collègues qui m'entourent. J'espère que M. Douglas ne s'imagine pas que les bonnes gens des comtés de Grey et de Bruce représentent la source de revenus qui permettent de subventionner la Commission de transport urbain; si c'est bien ce qu'il s'imagine, je suppose qu'ils doivent payer des impôts exorbitants!

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est vrai.

**M. Fleming:** Je pense que c'est plutôt le contraire. Je prétends que l'aéroport de Wiarton établi par le ministère des Transports et les voies menant à Bruce sont subventionnés par les habitants des grands centres urbains qui utilisent ces modes de transport pour se rendre à leurs lieux de vacances.

Si ce sont des habitants de l'extérieur de Toronto qui subventionnent les habitants du Toronto métropolitain, j'aimerais bien qu'on me les nomme pour que je puisse les remercier. Si ce sont bien les ruraux qui nous subventionnent, ce dont je doute fort, c'est simplement pour qu'il nous reste un peu d'argent à dépenser chez vous lorsque nous serons en vacances...

**Le président:** A l'ordre, monsieur Fleming. Veuillez adresser vos questions à la présidence.



[Text]

• 2150

**Mr. Fleming:** ... of our friend here from Bruce-Grey.

**An hon. Member:** All of Ontario.

**Mr. Fleming:** The Toronto Island airport however, the more serious thing—and I have spent the major part of my adult living in downtown Toronto—is just absolute good common sense. The STOL aircraft has a noise print that is extremely limited and would not bother people in the recreational part of Toronto Island. It would have minimal effect along the waterfront, a good bus service and no parking lots—I suggest you do not put any parking lots in—and good bus service every 10 or 15 minutes to downtown Toronto would minimize the need for any parking area and minimize direct disruption on the waterfront and you have the ideal use of facilities, the ideal economics and a good efficient system. But I also want to caution that will only take care of, as the Minister said—and I was very pleased to hear him say it, no one of these things is going to solve the problem ...

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Right.

**Mr. Fleming:** ... that will only take care of a certain part of it, a certain part of the 18 per cent short haul but I think it is a most worth-while notion to move on. We still have 82 per cent and we still have Malton and we still need Pickering.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Fleming. If the Committee is agreed we can call it ten o'clock.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** I would like to thank the Minister, Mr. Otto Lang, and Mr. Cloutier as well as all the officials that appeared before us this evening. It is much appreciated I would like to wish you all a very happy Easter and thank you for your co-operation.

**Mr. McCain,** on a point of order.

**Mr. McCain:** I would just like to ask one question. What input opportunity will the shippers of various goods in Canada be able to make at these federal-provincial committee meetings that you have scheduled to determine transportation requirements? What input will the shippers have an opportunity to make?

**Mr. Lang:** I am Sorry. I was talking specifically about the co-ordination of passenger services.

**Mr. McCain:** I thought you were also having these dominion-provincial committee meetings for rail and water service as well. I wondered what input the shipper will be able to have at these meetings in the formulation of policy.

**Mr. Lang:** They are not at the meetings. These are meetings between the federal and provincial officials and ministers but my door is always open to them.

**Mr. McCain:** But the Chamber of Commerce or somebody should be there.

[Interpretation]

**M. Fleming:** ... chez notre ami de Bruce-Grey.

**Une voix:** Dans tout l'Ontario.

**M. Fleming:** Pour revenir aux choses sérieuses, j'ai passé la plus grande partie de ma vie d'adulte dans le centre-ville de Toronto, et j'estime que l'établissement de l'aéroport de l'île de Toronto est une chose tout à fait raisonnable. Le niveau de bruit que produit l'avion ADAC est extrêmement limité et ne pourrait causer d'inconvénients aux gens habitant la zone récréative de l'île de Toronto. Le bruit n'aurait d'ailleurs qu'un effet minime le long de la rivière, puisqu'il devrait y avoir un bon système d'autobus et que les voitures ne pourraient y stationner, d'ailleurs, je ne vous suggère pas de prévoir des espaces de stationnement, mais plutôt de prévoir un bon service d'autobus à toutes les 10 ou 15 minutes vers le centre-ville de Toronto. Cela n'inciterait donc pas les gens à venir en voiture, et cela amoindrirait les effets négatifs le long de la rivière. L'endroit serait donc idéal en termes d'installations et en termes d'un système efficace et rentable. J'ai été très heureux d'entendre le ministre souligner que cette solution ne règlera pas tous les autres problèmes ...

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est exact.

**M. Fleming:** ... et qu'elle ne tiendra compte que des 18 p. 100 de voyages à courte distance. Toutefois, il est fondamental d'appuyer cette initiative. Il nous reste à régler le cas des 82 p. 100 de voyages à longue distance; nous avons encore l'aéroport de Malton, mais nous avons toujours besoin de Pickering.

**Le président:** Merci, monsieur Fleming. Il est 10 h 00. Le Comité désire-t-il que nous levions la séance?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** J'aimerais remercier le ministre, M. Otto Lang, ainsi que M. Cloutier, et tous les autres collaborateurs du ministre qui ont comparu devant nous ce soir. Leur présence a été très utile. Je vous souhaite tous de Joyeuses Pâques et je vous remercie de votre collaboration.

Monsieur McCain, votre rappel au Règlement.

**M. McCain:** J'aimerais poser une question. Quelles possibilités auront les expéditeurs de produits divers au Canada de donner leur opinion lors des séances du comité fédéral-provincial que vous avez prévu dans le but de déterminer les exigences dans le domaine du transport? Les expéditeurs auront-ils l'occasion de faire entendre leur voix?

**M. Lang:** Pardon, mais je ne parlais que de la coordination des services pour passagers.

**M. McCain:** Je pensais que vous aviez également prévu des séances d'un comité fédéral-provincial au sujet des services par chemin de fer et des services maritimes. Je me demandais si les expéditeurs pourraient donner leur avis lors de ces rencontres, au sujet de la formulation de la politique.

**M. Lang:** Ils ne seront pas conviés à ces rencontres, puisqu'elles ne regroupent que les représentants et les ministres du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Toutefois, ma porte leur est toujours ouverte.

**M. McCain:** Mais il me semble que la Chambre de commerce, par exemple, pourrait y siéger.

[Texte]

**Mr. Lang:** My door is always open.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

The next meetings will be on Monday, April 26, when we will have the Canadian Transport Commission before us. Have a good Easter. This Committee meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Lang:** Ma porte lui est toujours ouverte.

**Le président:** Merci, monsieur McCain.

La prochaine séance sera le lundi 26 avril. La Commission canadienne des transports comparaitra devant nous. Je vous souhaite de Joyeuses Pâques, et le Comité est ajourné jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.











CAI Xe 27  
- 182

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 52

Monday, April 26, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 52

Le lundi 26 avril 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Votes 80 and 85—Canadian  
Transport Commission  
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

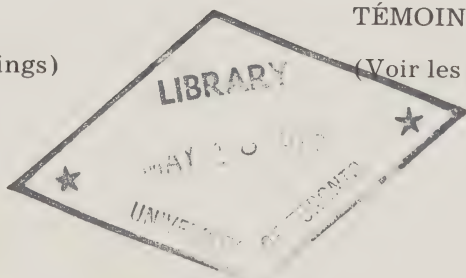
Budget principal 1976-1977  
Crédits 80 et 85—Commission  
canadienne des Transports  
sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOIN:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Alkenbrack	Fleming
Cadieu	Forrestall
Condon	Fortin
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Goodale

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Harquail	Milne
Hnatyshyn	Rodriguez
McGrath	Rompkey
McIsaac	Whittaker
McKenzie	Young—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 26, 1976:

Mr. Alkenbrack replaced Mr. McCain  
Mr. Young replaced Mrs. Holt  
Mr. Milne replaced Mr. Loiselle (*St-Henri*)  
Mr. Rompkey replaced Mr. Lumley

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 avril 1976:

M. Alkenbrack remplace M. Huntington  
M. Young remplace M<sup>me</sup> Holt  
M. Milne remplace M. Loiselle (*St-Henri*)  
M. Rompkey remplace M. Lumley

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 26, 1976  
(54)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:16 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Alkenbrack, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, McGrath, McIsaac, Milne, Rompkey, Schumacher, Whittaker and Young.

*Other Members present:* Messrs. Horner and Reynolds.

*Witness: From the Canadian Transport Commission:* The Honourable E. J. Benson, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference relating to the Main Estimates of the Department of Transport for the fiscal year ending March 31, 1977 (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Chairman called Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission.

The witness answered questions.

At 9:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 26 AVRIL 1976  
(54)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 16, sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Alkenbrack, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, McGrath, McIsaac, Milne, Rompkey, Schumacher, Whittaker et Young.

*Autres députés présents:* MM. Horner et Reynolds.

*Témoin: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi portant sur le Budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977 (*Voir procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le président met en délibération les crédits 80 et 85 ayant trait à la Commission canadienne des transports.

Le témoin répond aux questions.

A 21 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 26, 1976

• 2016

[Text]

**The Chairman:** Order, please. I see a quorum.

I shall call Votes 80 and 85 of the Canadian Transport Commission under the Main Estimates, 1976-77

## TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$21,242,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—Contributions, and to provide that subsection (2) of Section 6 of the Atlantic Region Freight Assistance Act—\$37,042,000

**The Chairman:** We are very pleased to have with us this evening Hon. E. J. Benson, President; Mr. D. K. T. Scoulfield, Financial Adviser; and Mr. H. Arbique, Secretary.

Mr. Benson, have you an opening statement?

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, as usual, I will not make an opening statement. I am prepared to answer questions. The Annual Report of the Commission has recently been distributed to members. I would be very pleased to answer any questions that I can respecting the estimates that are in front of the members.

**The Chairman:** Thank you. Our first questioner this evening will be Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. My first question is to Mr. Benson, regarding passenger travel and its examination. Could the Chairman of the CTC enlighten us on the instructions they have been given by the government towards that examination of the need for passenger traffic, the places and the where-all, the short-haul or long-haul, and just how the responsibility rests with them regarding the whole aspect?

**Mr. Benson:** Mr. Horner, we . . .

**Mr. Horner:** Let me just finalize that. In other words, do you believe you are going to serve a judgment which in essence, will be final and which will have an effect upon the final decision of the government?

**The Chairman:** Mr. Benson.

**Mr. Benson:** We have started a series of public hearings across Canada, which began April 6 in Ottawa, to determine the public interests and concerns about a revision of the existing railway passenger-train service. We were required to start this because the act requires that when we are making a grant towards the operating loss of passenger services, we must review them every five years.

A government policy statement, as you know, was issued on January 29 by Transport Minister Otto Lang, which directed the Commission to hold hearings as part of the program to develop a passenger-train system that will better serve the people who wish to use rail services, and remove services that are unnecessary. The policy suggested that a basic single network of rail passenger service should be provided across Canada. These are the instructions we have. We have no instructions beyond that pronouncement that was given publicly by the Minister of Transport.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 26 avril 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons le quorum.

Je mets en délibération les crédits 80 et 85, Commission canadienne des transports, budget de 1976-1977.

## TRANSPORTS

E Commission canadienne des transports

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$21,242,000

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Contributions, et pour établir que le paragraphe 2 de l'article 6 de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique ne s'applique pas—\$37,042,000.

**Le président:** Nous sommes heureux d'accueillir ce soir l'honorable E. J. Benson, président, M. D. K. T. Scoulfield, conseiller financier et M. H. Arbique, secrétaire.

Monsieur Benson, avez-vous une déclaration liminaire à faire?

**L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, je ne ferai pas non plus d'exposé cette fois-ci. Je suis prêt à répondre aux questions. Les députés viennent de recevoir le rapport annuel de la Commission. Je répondrai avec plaisir à leurs questions sur les prévisions budgétaires à l'étude.

**Le président:** Merci. M. Horner commencera.

**M. Horner:** Merci, monsieur le président. Ma première question s'adresse à M. Benson et traite du service-voyageur et de la révision qu'on en fait. Le président de la Commission canadienne des transports pourrait-il nous dire quel mandat lui a confié le gouvernement quant à l'examen de divers aspects du service-voyageur, à savoir l'opportunité de ce service, les endroits concernés et les parcours, longs ou courts. En un mot, j'aimerais savoir quelle est la responsabilité de la Commission à cet égard?

**M. Benson:** Monsieur Horner, nous . . .

**M. Horner:** Je n'ai pas fini. Croyez-vous que les conclusions que vous tirerez seront définitives et qu'elles influenceront la décision du gouvernement?

**Le président:** Monsieur Benson.

**M. Benson:** Nous avons entrepris une série d'audiences publiques à travers le pays, en commençant à Ottawa, le 6 avril dernier; nous cherchons à établir quelle est l'opinion du public face à une refonte de l'actuel service voyageur ferroviaire. En vertu de la loi, nous devons faire cela tous les 5 ans parce que nous versons des subsides aux services voyageur dont l'exploitation entraîne des pertes.

Vous n'ignorez pas que le gouvernement a émis une directive le 29 janvier dernier et c'est le ministre des Transports, M. Otto Lang, qui a demandé à la Commission de tenir des audiences, lesquelles s'inscrivent dans un programme qui étudiera un réseau ferroviaire mieux adapté aux besoins des voyageurs qui veulent emprunter le train et supprimera les services inutiles. La politique du gouvernement précise qu'on devra envisager un réseau ferroviaire unique pour le transport des voyageurs à travers le Canada. Voilà notre mandat. A part ces directives

[Texte]

For a number of years we have been working with the CNR and CPR, trying to get them to integrate their transcontinental passenger service or work out some sort of system to cut down on the operating losses on this system which runs to the tune of about \$50 million I think in round figures a year. On the transcontinental on the two services—I am informed it is \$55 million. We have been trying to get them, with not too great a success. They have moved gradually and they have talked back and forth, but have not come back with firm proposals.

• 2020

**Mr. Horner:** What kind of system have the CPR or CNR arranged for the reservations of seats? From time to time over I guess the past 18 years, but even in recent years, as recent as last year, I have had citizens complain to me that they have tried to get reservations on the CNR and CPR to go from point A to point B—I could name the points if you want—and they have been told they are all booked up on that transcontinental trip. They cannot take on any more passengers.

Those people were forced to go by bus. Yet in some cases some people got on the train and found all kinds of empty seats. I know that for airplanes, Air Canada and CP probably have an overbooking system of about 130 per cent, but to have the empty seats on the trains they must have an overbooking percentage of something like 200 per cent.

**Mr. Benson:** There is no doubt that at certain times of the year the transcontinental train is overbooked. It is quite a favourite trip for a tourist to make in the summer.

**Mr. Horner:** No, no. I have an example. Last fall an elderly lady wanted to go from Saskatoon to Hinton, Alberta. She phoned the CN and they said they were booked up solid and could not take her. This was about a week before the train trip and they said no, you should have called two weeks before. She went down to the Greyhound bus depot a day before the trip and went by Greyhound, but she preferred to go by CN because from Saskatoon to Hinton was an over-night trip and she wanted the convenience of having a berth and being able to sleep and rest because she was an elderly lady. She was absolutely discouraged from even attempting to get on that train because they were overbooked at that time. That was in the fall of the year, well into the fall. I would have to check my records but it must have been October or November.

I just use that as an example. Your statement of summer travel versus winter travel is not good enough for me and I would hope not good enough for the Canadian public.

**Mr. Benson:** There is no doubt that the trains are overbooked from time to time, and there is also no doubt that they travel virtually empty between certain points.

[Interprétation]

rendues publiques par le ministre des Transports, on ne nous a rien demandé de plus.

Il y a déjà plusieurs années que nous essayons d'obtenir que la société CN et la société CP travaillent ensemble en vue d'intégrer le service voyageur transcontinental et de mettre au point un système qui réduise les pertes d'exploitation qui s'élèvent à près de 50 millions de dollars par an. Pour le transcontinental, les deux lignes... On me dit, excusez-moi, qu'il s'agit de 55 millions de dollars. Nous avons essayé d'obtenir que les deux sociétés travaillent ensemble, mais sans grand succès. Il y a eu quelques efforts, quelques échanges, mais pas de propositions concrètes.

**M. Horner:** A quel genre de système le CN et le CP ont-ils recours pour les réservations? Depuis dix-huit ans, et jusqu'à tout récemment, l'année dernière notamment, je reçois de temps en temps des plaintes de citoyens qui ont essayé d'obtenir des places sur des trains du CN et du CP, pour aller d'un endroit à un autre—et je pourrais vous citer les endroits—et qui se sont vu répondre que toutes les places étaient prises sur le train transcontinental. Le CN comme le CP ne pouvaient pas prendre un passager de plus.

Ces gens se sont donc vus forcés d'emprunter le bus. Dans certains cas, ces gens sont quand même montés à bord du train et ont pu constater qu'il y avait des tas de places libres. Je sais que les sociétés aériennes ont recours à un système de surréservations, à concurrence d'environ 130 p. 100, mais, à en juger par les places libres sur les trains, ce pourcentage dans le cas des sociétés de chemins de fer, doit sûrement passer à 200 p. 100.

**M. Benson:** Il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'à certaines époques de l'année, il y a surréservations sur le transcontinental. C'est un voyage très couru par les touristes, surtout en été.

**M. Horner:** Je vais vous donner un exemple. L'automne dernier, une dame d'un certain âge voulait aller de Saskatoon à Hinton, en Alberta. Elle a téléphoné au CN et on lui a répondu qu'il ne restait plus aucune place et qu'on ne pouvait pas la prendre. C'était environ une semaine avant le voyage et on lui a fait remarquer qu'elle aurait dû téléphoner deux semaines d'avance. Elle s'est donc rendue au terminus Greyhound, la veille du départ, et a emprunté le bus alors qu'elle aurait préféré le train, parce que le voyage de Saskatoon à Hinton dure toute la nuit et qu'elle aurait voulu pouvoir profiter des couchettes qui permettent de dormir dans le train et de se reposer; n'oubliez pas qu'il s'agit d'une dame d'un certain âge. Tout cela l'a absolument découragée de songer même à prendre le train de nouveau, parce qu'on lui a répondu à cette occasion-là que toutes les places étaient prises. C'était en automne, tard en automne. Je pourrais consulter mes dossiers car je crois que c'était en octobre ou en novembre.

Voilà, c'est un exemple qui me fait dire que votre excuse des voyages d'été, par rapport aux voyages d'hiver ne vaut pas, pas plus du reste, qu'elle ne vaudrait aux yeux de la population canadienne.

**M. Benson:** Il est entendu que les trains, de temps en temps, font l'objet de surréservations et que, d'un autre côté, ils sont presque vides pour certains parcours.



[Text]

**Mr. Horner:** But my question to the Chairman of the CTC is, what kind of system do the railroads have? Is it a computer system similar to the airlines? Do they have a policy or a principle of overbooking to a rate of 130 per cent or 200 per cent, or do they go strictly by telephone or something?

**Mr. Benson:** Canadian National has a computer system on their transcontinental. CP has not.

**Mr. Horner:** Each spot is booked and blocked out on that computer.

**Mr. Benson:** Yes. But you do get the problem on the railways, the same as you get on the airlines, of no-shows.

**Mr. Horner:** Oh, yes. You get problems of no-shows. I am well aware of that.

**Mr. Benson:** You can have vacancies on the train . . .

**Mr. Horner:** I would think, sir, that no-shows are greater on the airlines than on the trains.

**Mr. Benson:** I do not have statistics. I believe it would depend on the weather and the trade.

• 2025

**Mr. Horner:** Oh, never mind the weather; the weather would have a greater effect on airplanes than it would on railroads. All I am saying is that I believe the no-shows would be less on the trains than on the airplanes. Now, you are telling me the direct opposite.

**Mr. Benson:** I am informed by people who are looking closely at the operation of railways that people often book on railways in case the airlines do not fly, as protection.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, that story may hold water with somebody; it does not carry an ounce with me. I do not believe it for seven seconds. If you are going to fly you are going to fly; you are going to book with another airline or you are going to book the next day. You are not going to double-book with the passenger service. I believe there are less no-shows on the railroad than there are on the passenger service and I should not get on a railroad passenger car to find the thing fully booked before I got on and half empty once I did get on.

**Mr. Benson:** Well, I could inquire of the railways about the rate of no-shows. I really do not know off-hand, Mr. Horner. I will be very pleased to find out for you.

**Mr. Horner:** You are carrying on an investigation into passenger service.

**Mr. Benson:** We are, public hearings across the country.

[Interpretation]

**M. Horner:** Mais ma question s'adresse au président de la Commission canadienne des transports et je lui demande à quel genre de système de réservation les sociétés de chemins de fer ont recours? S'agit-il d'un système informatique semblable à celui des lignes aériennes? Existe-t-il une politique ou un principe qui veut que les surréservations soient de 130 p. 100 ou de 200 p. 100 ou s'en remet-on uniquement aux demandes que l'on reçoit au téléphone?

**M. Benson:** Le CN dispose d'un système informatique pour le transcontinental. Ce n'est pas le cas du CP.

**M. Horner:** Chaque place est donc réservée et les renseignements sont mis sur ordinateur.

**M. Benson:** C'est cela. Dans le cas des chemins de fer comme dans celui des lignes aériennes, le même problème se pose: beaucoup de gens font des réservations sans jamais prendre leurs billets.

**M. Horner:** Je sais. Je connais ce genre de problème.

**M. Benson:** Il se peut donc qu'il y ait des places libres sur le train . . .

**M. Horner:** Mais j'oserais croire, monsieur, que ce problème est beaucoup plus accentué dans le cas des lignes aériennes que dans le cas des chemins de fer.

**M. Benson:** Je n'ai pas de chiffres ici, mais je crois que tout dépend du temps qu'il fait et des conditions du marché.

**M. Horner:** Oh, trêve de balivernes. Ne me servez pas l'argument du temps qu'il fait, car c'est dans le cas de lignes aériennes que ce facteur joue surtout. A mon avis, le nombre de ceux qui font une réservation sans prendre leur billet devrait être beaucoup moindre pour les chemins de fer que pour les lignes aériennes. Vous me dites que c'est le contraire.

**M. Benson:** Les gens qui étudient le fonctionnement des chemins de fer disent qu'on a tendance à faire des réservations de chemin de fer au cas où les vols seraient annulés.

**M. Horner:** Monsieur le président, il se peut que vous trouviez des gens qui croient ces sornettes mais je n'en suis sûrement pas. Je n'y crois pas, même pas pour un instant. Si quelqu'un décide d'emprunter l'avion, il empruntera l'avion: il fera des réservations auprès de plusieurs compagnies aériennes ou il fera une réservation pour le lendemain. Le chemin de fer ne constitue certainement pas une solution de rechange. Je crois qu'il y a beaucoup moins de gens qui font des réservations sans prendre leur billet dans le cas des chemins de fer et il est impossible qu'un train où toutes les places sont soi-disant réservées se retrouvent à moitié vide une fois qu'on monte à bord.

**M. Benson:** Eh bien, je peux me renseigner sur le taux des fausses réservations pour les chemins de fer. De prime abord, je ne puis vous dire, mais je peux me renseigner pour vous.

**M. Horner:** Mais n'êtes-vous pas en train d'étudier la situation du service voyageur?

**M. Benson:** C'est juste, nous tenons des audiences publiques à travers le pays.

[Texte]

**Mr. Horner:** I would hope that before you concluded that investigation you would know.

**Mr. Benson:** We will know.

**Mr. Horner:** I would hope you would. I am, I suppose at the best, alerting you to some of the things you should look for. But I believe there is a percentage of the travelling public in Canada wanting to travel on trains but the trains have deliberately enticed, forced or somehow or another discouraged people from attempting to travel on them, in order to show a bad possibility in their getting accommodation.

**Mr. Benson:** If their is the public view, this information will be brought forward in our hearings. This is one of the purposes in having the hearings, to find out what people think about passenger service and how it should develop in the country. The people of Canada have been subsidizing the passenger service in excess of \$100 million dollars for a number of years. We are required by law to review them every five years when these subsidies are paid.

**Mr. Horner:** All right, they have been subsidizing passenger traffic to the tune of \$150 million or \$153 million a year or something like that figure but we have been subsidizing airports to the tune of close to \$200 million a year. What I am saying is that if the railroads—I was going to say get off their posteriors—really sought to please the travelling public, they could do a whole lot better job than they are doing.

Could you give the Committee some idea as to how they have done on short hauls? I ask that question because particularly airlines have been losing substantive amounts of money on short-haul passenger traffic. Has the traffic on the railroads proven the desirability on the part of the public to travel, short haul meaning anything within a radius of, say, 300 to 400 miles?

**Mr. Benson:** The load factors are better on short hauls, there is no doubt about that; but all the railway passenger services as I recall are losing money, even the short-haul passenger service. But, as you say, there may be different kinds of subsidies...

**Mr. Horner:** All right, all right...

**Mr. Benson:** ... for different methods.

**Mr. Horner:** In light of the reservations system that I have found in my preliminary study of railroads, I am pleased to find that the short haul has a greater load factor than the long haul and I believe it could be a far greater load factor than it is today if they really sought to encourage short-haul passengers. I mean both railroads; I do not think one is any worse than the other.

• 2030

**Mr. Benson:** I could give you some load-factor percentages if you want.

**Mr. Horner:** I would appreciate it.

**Mr. Benson:** I will pick out a few selected ones at random, here.

[Interprétation]

**M. Horner:** J'espère qu'avant la fin de votre enquête, vous saurez ce qu'il en est.

**M. Benson:** Comptez sur nous.

**M. Horner:** Je suppose que je ne fais qu'attirer votre attention sur le genre de chose qu'il vous faudrait essayer de déterminer. Je suis convaincu qu'au Canada il y a un certain pourcentage des voyageurs qui veulent emprunter le train mais les sociétés de chemins de fer les découragent, à dessein, d'y même songer en leur brossant un sombre tableau de la situation.

**M. Benson:** Au cours des audiences nous déterminerons si c'est là le point de vue de la population. Voilà pourquoi nous tenons ces audiences, précisément afin de déterminer ce que pense la population du service voyageur et quel devrait être l'avenir de ce service au pays. La population canadienne a versé plus de 100 millions de dollars en subsides à ce service et ce depuis plusieurs années. Nous devons, en vertu de la loi, réviser ces subsides tous les cinq ans.

**M. Horner:** Très bien, la population canadienne a subventionné le service-voyager d'un montant de 150 ou 153 millions de dollars par année, mais il est également vrai qu'elle a subventionné les aéroports d'un montant de près de 200 millions de dollars par année. A mon avis, si les sociétés de chemins de fer voulaient s'en donner la peine et cherchaient à bien servir les voyageurs le service qu'elles offrent serait bien meilleur que le service actuel.

Pourriez-vous dire au Comité quel a été le succès des chemins de fer pour ce qui est des courtes distances? Je vous pose cette question car on sait que les lignes aériennes accusent des pertes importantes avec les courtes distances. Est-ce que le trafic sur les courtes distances est une preuve que le public veut voyager en train pour effectuer des parcours relativement courts, 300 ou 400 milles?

**M. Benson:** Les taux d'occupation sont meilleurs pour ce qui est des courtes distances, cela ne fait pas l'ombre d'un doute. Mais tous les services-voyageurs accusent des pertes, même pour les courtes distances. Vous le dites vous-même, il existe divers genres de subsides...

**M. Horner:** Je sais, je sais...

**M. Benson:** ... tout dépend de la méthode.

**M. Horner:** A la suite de cette brève étude de la situation des chemins de fer, notamment du système de réservation, je suis content de constater que les courtes distances jouissent d'un taux d'occupation plus élevé que les longs parcours. Je suis convaincu cependant que ce taux d'occupation serait beaucoup plus élevé qu'il ne l'est actuellement si les sociétés voulaient se donner la peine d'encourager les

voyageurs à emprunter le train pour les courtes distances. Et ici je ne fais pas de distinction entre les sociétés: elles sont toutes aussi mauvaises l'une que l'autre.

**M. Benson:** Je puis vous citer des taux d'occupation si vous le voulez.

**M. Horner:** Mais je vous en prie.

**M. Benson:** Je vais vous citer quelques chiffres au hasard.



[Text]

**Mr. Horner:** I will trust your facts.

**Mr. Benson:** For Montreal-Toronto-Vancouver, the load factor is 47.01 per cent; for Ottawa-Brockville-Toronto, 39 per cent, for Toronto-Niagara Falls, 21.2 per cent and for Edmonton-Drumheller, 20.29 per cent. I am picking these at random. I have them all, here, if you would care to . . .

**Mr. Horner:** Have you got Edmonton-Calgary flights, Edmonton-Calgary runs?

**Mr. Benson:** No, I have not got it here.

**Mr. Horner:** You see with Edmonton-Drumheller, you are using a very poor example. I think.

**Mr. Benson:** Well, I was not taking any . . .

**Mr. Horner:** And Ottawa-Brockville-Toronto is not a very good one. If you use Montreal-Toronto . . .

**Mr. Benson:** Well, all right, let us try Montreal-Brockville-Toronto. That is a direct line and the factor is 51.19 per cent.

**Mr. Horner:** Well, that is quite an improvement from 39 per cent.

**Mr. Benson:** Yes, that is 51.19 per cent. That is the highest load factor that we have.

**The Chairman:** Mr. Horner, have you completed your questioning?

**Mr. Benson:** This is over the entire year. This is 1974, over the entire year. This does not pick out the peak days.

**Mr. Horner:** What is the load factor . . .

**The Chairman:** This is your last question, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** All right. Thank you, Mr. Chairman. What is the load factor of CNR and CPR, on their transcontinental train services, throughout the summer months? I want figures for the summer months.

**Mr. Benson:** Well, I have not got that.

**Mr. Horner:** For the transcontinental trains?

**Mr. Benson:** Well, for the transcontinental, I have only the CNR over-all. I will get the other for you and I will have the answer for you, tomorrow or Thursday. It is 47.01 per cent over the whole year.

**Mr. Horner:** That is the CNR over the whole year?

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Horner:** So it would be logical to assume that that might reach 65 per cent in the summer. What would be a paying rate of occupancy? Could you give the Committee that figure so we will know what we have to reach to break even?

**Mr. Benson:** A break-even load factor on that run would be 143.04 per cent.

[Interpretation]

**M. Horner:** Je vous fais toute confiance.

**M. Benson:** Pour le parcours Montréal-Toronto-Vancouver, le taux d'occupation est de 47,01 p. 100. Pour le parcours Ottawa-Brockville-Toronto, le taux d'occupation est de 39 p. 100 alors qu'il est de 21,2 p. 100 pour le parcours Toronto-Niagara Falls. Pour ce qui est d'Edmonton-Drumheller, il est 20,29 p. 100. J'ai choisi ces chiffres au hasard. Je les ai tous ici si vous voulez les consulter . . .

**M. Horner:** Qu'en est-il du parcours Edmonton-Toronto-Calgary, les chemins de fer par rapport aux lignes aériennes?

**M. Benson:** Mais je n'ai pas ces chiffres ici.

**M. Horner:** L'exemple d'Edmonton-Drumheller est un exemple très mal choisi, à mon avis.

**M. Benson:** Eh bien je n'ai pas fait . . .

**M. Horner:** Et l'exemple d'Ottawa-Brockville-Toronto est également mal choisi. Si vous aviez choisi Montréal-Toronto . . .

**M. Benson:** Très bien, je vous citerai le pourcentage pour le parcours Montréal-Brockville-Toronto. C'est une ligne directe et le taux d'occupation est de 51,19 p. 100.

**M. Horner:** Eh bien, voilà qui est beaucoup mieux que 39 p. 100.

**M. Benson:** Oui, 51,19 p. 100 constitue notre plus fort taux d'occupation.

**Le président:** Monsieur Horner, avez-vous terminé?

**M. Benson:** Cela vaut pour toute l'année, l'année 1974. Il ne s'agit pas ici des jours de pointe.

**M. Horner:** Quel est le taux d'occupation . . .

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Horner.

**M. Horner:** Très bien. Quel est le taux d'occupation pour les services transcontinentaux du CN et du CP au cours des mois d'été? Je précise bien, les mois d'été.

**M. Benson:** Je n'ai pas ce chiffre.

**M. Horner:** Pas même pour les transcontinentaux?

**M. Benson:** Pour ce qui est du transcontinental, je puis vous citer un chiffre d'ensemble pour le CN. Je pourrai obtenir l'autre chiffre et je vous le communiquerai demain ou jeudi. Il s'agit de 47,01 p. 100 pour toute l'année.

**M. Horner:** Et cela s'applique au CN, pour toute l'année?

**M. Benson:** Oui.

**M. Horner:** Il serait donc logique de présumer que ce taux passe à 65 p. 100 au cours des mois d'été. Pouvez-vous me dire quel devrait être le taux d'occupation pour que l'exploitation soit rentable? Pourriez-vous nous donner ce chiffre pour que nous sachions à quel moment, on peut atteindre le seuil de rentabilité?

**M. Benson:** Un taux d'occupation qui permette d'atteindre le seuil de rentabilité serait d'environ 143,04 p. 100.

[Texte]

**Mr. Horner:** I think we have had it folks.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Horner:** No, no. I do not find that a joyous statement at all. I do not appreciate the tittering among your colleagues in that regard, Mr. Benson, at all. I think . . .

**An hon. Member:** What about your own?

**Mr. Horner:** That was a derogatory statement. 141 per cent suggests that the services provided, and the curtailment of services previously provided, have not been in the right direction. That is what that suggests to me. You have done away with the people, who are prepared to pay for higher class service, and you have deliberately forced the railroads to carry people, who are prepared to pay for a lower class service.

I mean that by sleeping accommodation. I mean that by meal accommodation.

You have downgraded the service so badly that you have become nothing better than a second-rate bus line and the buses are swamped with passengers.

**Mr. Chairman,** it might be news to some members of this Committee, but Grey Hound is doing a tremendous business, and sadly, I say, for Canadians. It is an American-owned concern that transports Canadians across Canada. So we, as Canadian taxpayers, are prepared to own, and to subsidize, a Canadian transportation system. But we have to stop to examine that statement and say: "Why?" And I say we are a second-rate bus line because we have forced people to use a better service.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner. Mr. Reynolds.

**Mr. Reynolds:** Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of short questions. One involves the Quebec-New York run, that Air Canada inaugurated, just a short while ago. Somebody has told me, and I do not know if it is correct, that Air Canada either has discontinued that run or wants to discontinue it. I wonder if you have any information about that.

• 2035

**Mr. Benson:** Just one moment. I believe they have applied to discontinue it because of lack of passengers. I do not think they have applied directly to us at this point but I think they have indicated to the Ministry that they would like to discontinue it.

**Mr. Reynolds:** If they would like to discontinue it and CP Air would like that route, would it then be offered to CP Air?

**Mr. Benson:** The distribution of services outside of Canada between the various airlines is a matter of government policy in which we do not have the final say, so I really could not say that.

**Mr. Reynolds:** But if the government has allocated that route to an airline that now says it does not want it, certainly we have another airline in this country that may want it.

[Interprétation]

**M. Horner:** Voilà qui dépasse les bornes.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Horner:** Mais je ne trouve pas cela réjouissant du tout. Je ne vois pas pourquoi vos collègues rigolent ici. J'estime . . .

**Une voix:** Dites-nous un peu quel est le vôtre?

**M. Horner:** Cette remarque était déplacée. Un taux de 141 p. 100 suppose que les services fournis et la compression qu'ils ont subie n'étaient pas orientés dans la bonne direction. Voilà ce que j'en conclus. Vous avez effrayé la clientèle qui était prête à payer pour obtenir un service de meilleure qualité et vous avez forcé les chemins de fer à desservir des gens qui étaient prêts à payer pour un service de piètre qualité.

Je songe ici aux wagons-lits. Je songe également à la nourriture.

Le service s'est détérioré à tel point que le chemin de fer se compare maintenant à un service d'autobus de deuxième ordre alors que les autobus regorgent de voyageurs.

Monsieur le président, les membres de ce comité ne savent peut-être pas que la Grey Hound fait des affaires d'or et ceci n'est pas à l'honneur des Canadiens. C'est une société américaine qui transporte les Canadiens à travers le Canada alors que les contribuables canadiens sont prêts à posséder et à subventionner leur propre système de transport. Nous devons donc nous arrêter et nous demander: «Pourquoi?» Nos chemins de fer ne valent pas mieux qu'une ligne d'autobus de deuxième ordre parce que nous avons forcé la population à avoir recours à un meilleur service.

**Le président:** Merci, monsieur Horner. Monsieur Reynolds.

**M. Reynolds:** Merci monsieur le président. Je n'ai que quelques courtes questions. L'une d'elles a trait au parcours Québec-New York qu'Air Canada a inauguré tout récemment. Quelqu'un m'a dit, et je ne sais pas si c'est vrai, qu'Air Canada avait supprimé ce service ou songeait à le supprimer. Je me demande si vous pouvez me renseigner à ce sujet?

**M. Benson:** Je crois qu'Air Canada a présenté une requête pour supprimer ce service parce que la demande n'était pas assez forte. Nous n'avons pas reçu de requêtes quant à nous car c'est au ministère que la société a fait part de ses intentions.

**M. Reynolds:** Si tel était le cas, si Air Canada voulait abandonner ce service et si la société CPR en voulait bien, le lui offrirait-on?

**M. Benson:** La répartition des services à l'extérieur du Canada entre les diverses lignes aériennes est une question de politique gouvernementale et ce n'est pas à nous de rendre une décision en dernier ressort; je ne saurais dire.

**M. Reynolds:** Mais si le gouvernement a déjà affecté ce service à une société de transports aériens qui désormais n'en veut plus, il se peut qu'une autre société au pays en veuille.



[Text]

**Mr. Benson:** Yes, I agree.

**Mr. Reynolds:** I do not know whether they want it or not but...

**Mr. Benson:** I believe that at the time, Quebecair indicated that they were interested in that particular service, but what the government will do if Air Canada withdraws from the service I really cannot say.

**Mr. Reynolds:** Another question on Air Canada. I have had some complaints from people within Air Canada that their polar flights that leave from Winnipeg and Edmonton are overbooked consistently, which is a great disservice to people who are taking their flights because they are going to Europe. It is not like taking a flight within our own country. They are flying DC-8's across to Europe on those flights. I am also informed that they fly a 747 from Montreal to Paris that operates at only about 40 per cent occupancy. When the pilots on Air Canada, who were getting harassed by some of the customers at the airport because they could not get on the flights, complained, and one of their people went down to Montreal and complained that they needed the larger airplane for the polar route from the west and that the one in Montreal was operating at 40 per cent, he was told that was a political decision, had nothing to do with the airlines, that they were going to fly a 747 from Montreal to Paris for show. I just wonder if you or the Commission have had any complaints from passengers or from people within the airlines about that flight arrangement.

**Mr. Benson:** I have not specifically had brought to my attention the overbooking from western Canada. I will certainly inquire concerning this. I just do not know off hand.

**Mr. Reynolds:** I think it is something the Commission should do because Air Canada's most profitable operations are in western Canada. As much as Easterners may not like that, the facts prove that the western flights are the most profitable ones they have. They would like to make a better profit in the western region, I am sure, and they cannot do it unless they can get the proper aircraft.

**Mr. Benson:** I will certainly inquire into this.

**Mr. Reynolds:** All right. My third and final area. As you know, I have written you about Pacific Western Airlines, and I just wondered if you could clear up for those in the Committee exactly what the status of the purchase of the airlines is at the present time.

**Mr. Benson:** As to Pacific Western Airlines, the matter of jurisdiction, as you know, has been brought to the Federal Court on reference. It was agreed by the Commission and the Government of Alberta to make this reference. The Federal Court said that we had jurisdiction. The Province of Alberta indicated they were going to set it down for appeal to the Supreme Court of Canada. I believe it is to be set down tomorrow for appeal to the Supreme Court of Canada. I am not saying it will be heard tomorrow but I think the formal action is being taken. We cannot with any justification proceed with an inquiry until we know we have the jurisdiction, and this will be determined by the Supreme Court of Canada, I would gather.

[Interpretation]

**M. Benson:** Très juste.

**M. Reynolds:** Je ne sais pas si la société CPR voudra reprendre ce service...

**M. Benson:** Je crois me souvenir qu'à l'époque, la société Québecair avait manifesté un certain intérêt pour ce service, mais je ne sais pas ce que fera le gouvernement si Air Canada se désiste.

**M. Reynolds:** J'ai reçu certaines plaintes du personnel d'Air Canada car, les vols polaires à destination de l'Europe au départ d'Edmonton ou Winnipeg sont toujours remplis à pleine capacité et cela crée des inconvénients. Cela ne se compare pas à un vol à l'intérieur du pays. La compagnie se sert de DC-8 pour ce voyage vers l'Europe. On me dit également que les 747 qui partent de Montréal vers Paris accusent un taux d'occupation de 40 p. 100 seulement. Les pilotes d'Air Canada ont reçu des plaintes de toutes sortes par des clients, dans les aéroports par ce que ceux-ci ne peuvent pas obtenir de places et ils ont donc envoyé un représentant à Montréal pour demander que l'on utilise de plus gros avions pour ce service polaire à partir de l'Ouest. Lorsque le représentant a fait valoir l'argument de ces avions remplis à 40 p. 100 seulement, on lui a répondu qu'il s'agissait d'une décision politique et que la société n'y pouvait rien, et qu'on allait utiliser les 747 de Montréal à Paris pour la firme. Je me demande si vous ou certains membres de la commission avez reçu des plaintes des voyageurs ou du personnel d'Air Canada.

**M. Benson:** Je n'ai pas été saisi de cette question en particulier, mais je me renseignerai. Je ne saurais dire comme cela au pied levé.

**M. Reynolds:** Je crois que la Commission devrait intervenir car c'est dans l'Ouest canadien qu'Air Canada connaît ses exploitations les plus rentables. Même si cela n'est pas tout à fait au goût des gens de l'Est, les faits sont là et prouvent que les vols de la région de l'Ouest sont les plus rentables. Je suis sûr qu'on voudrait que ces profits soient encore plus gros, mais cela est impossible, à moins d'utiliser les avions qu'il faut pour cela.

**M. Benson:** je vais me renseigner.

**M. Reynolds:** Très bien. J'ai une troisième question. Vous savez que je vous ai écrit au sujet de la société Pacific Western. Je me demande si vous pourriez nous dire où en sont les négociations sur la vente de cette société.

**M. Benson:** Vous savez sans doute que l'on a saisi la Cour fédérale de la question de compétence. Cette décision est une décision conjointe de la Commission et du gouvernement de l'Alberta. La Cour fédérale a statué que cela relevait de nous. La province de l'Alberta a dit qu'elle allait interjeter appel devant la Cour Suprême du Canada. Je crois que cela se fera demain. Je ne suis pas sûr que la cause soit entendue demain, mais je crois que c'est à ce moment-là que l'on posera le geste. Nous ne pouvons pas commencer l'enquête tant que nous ne sommes pas sûr que la question relève de nous et c'est la Cour Suprême qui décidera.

[Texte]

**Mr. Reynolds:** If they say that you do have the jurisdiction, you will be holding hearings?

**Mr. Benson:** Yes, I would presume we would hold hearings because we have had objections and the objections have been by people who are substantial, not just nuisance objections, and we would presumably hold hearings.

**Mr. Reynolds:** What would happen if you held the hearings and what would happen if you did reject their application for the purchase of the airline?

**Mr. Benson:** They might have to divest the airline. That is a possibility, you know. No one can prejudge the hearings—I have not heard the evidence, the Commission has not heard the evidence—but if one found that the purchase was not in the public interest, then presumably one would have to consider whether they would give an order to divest. But I really do not want to prejudge a case which has not been heard at this particular time.

**Mr. Reynolds:** That is fine; that is all.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reynolds. Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Thank you, Mr. Chairman. I want to pick up the line of questioning developed by Mr. Horner on the rationalization currently taking place by the Commission of rail passenger service across the country. My reason for doing so is that we have had our rationalization in my province and we now have a bus service. Recently the Canadian National applied to the regulatory body of the Newfoundland Government for an increase in rates. Their application requested a rate increase of up to 200 per cent. They were in fact given a rate increase, on the average, of 30 per cent, but during the course of their presentation CN estimated that they were losing annually \$2.2 million.

• 2040

Now, my question is this. Given the present policy whereby if it can be established that a rail line is losing money the Commission can authorize a subsidization of that service of up to 80 per cent, as I understand it, unless the bus service in Newfoundland qualifies for that subsidy under the rail passenger service they are going to have to cut back in service, because CN have indicated they are not prepared to carry on sustaining these losses. Yet this is the only mode of transportation we have across the province since the Commission made the decision back in 1967 or 1968 to allow CN to suspend their rail passenger service and replace it by a bus service.

**Mr. Benson:** I am not a lawyer interpreting the law, but, as I understand the position the Commission is in, we cannot subsidize the bus service under the existing law. It would require a change in the legislation and it is really up to Parliament to decide whether or not it wants to alter this legislation.

**Mr. McGrath:** Yet you tell us you are currently trying to rationalize the rail passenger situation across the country, looking at other modes, and presumably if you are talking about other modes you are talking about something to replace the rail passenger service that presumably would satisfy the same public need. Consequently, it would follow that it would also satisfy the requirements of the law for the subsidization.

[Interprétation]

**M. Reynolds:** Si donc la question est de votre ressort, tiendrez-vous des audiences?

**M. Benson:** Oui. Parce que l'on nous a présenté des objections et elles étaient de taille, il ne s'agissait pas uniquement de détails et par conséquent nous tiendrons des audiences.

**M. Reynolds:** Qu'arriverait-il si vous teniez des audiences et si vous décidiez de rejeter la requête pour l'achat de la société?

**M. Benson:** Il faudrait peut-être alors déposséder la société. C'est toujours une possibilité. On ne peut pas préjuger de ces audiences. . . je n'ai pas encore entendu les témoignages et la commission non plus. Mais si nous déterminions que cet achat n'est pas dans l'intérêt du public, je suppose que nous envisagerions d'ordonner de procéder à une dépossession. Mais je ne peux absolument pas préjuger ici de l'issue des audiences.

**M. Reynolds:** Très bien. C'est tout.

**Le président:** Merci, monsieur Reynolds. Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Merci, monsieur le président. Je voudrais reprendre certaines questions posées par M. Horner au sujet de la rationalisation des services voyageurs ferroviaires à travers le pays. Ma province a connu la rationalisation et d'ores et déjà elle possède un service d'autobus. Récemment, le CN a présenté une requête à l'organisme de réglementation du gouvernement de Terre-Neuve en vue d'augmenter ces tarifs. On voulait les augmenter de plus de 200 p. 100 et en fait l'augmentation obtenue est d'en moyenne 30 p. 100. Le CN évaluait ses pertes annuelles à 2.2 millions de dollars.

Voici ma question: la politique actuelle permet de dédommager une ligne de chemin de fer dans une proportion de 80 p. 100 si une société accuse des pertes en l'exploitant. A moins que le service d'autobus de Terre-Neuve puisse avoir le droit à de telles subsides, il faudra que le CN supprime son service, car la société a clairement précisé qu'elle n'était pas prête à subir des pertes. Cependant, il s'agit là du seul moyen de transport dont dispose la province depuis que la Commission a décidé en 1967 ou en 1968 de permettre au CN de supprimer son service voyageur ferroviaire et de le remplacer par un service d'autobus.

**M. Benson:** je ne suis pas avocat, et je ne peux pas vous donner une interprétation de la Loi, mais je sais que la Commission ne peut pas subventionner un service d'autobus en vertu de la loi actuelle. Il faudrait modifier la loi et il revient aux parlementaires de décider si oui ou non ils veulent modifier la loi.

**M. McGrath:** Vous nous dites qu'actuellement vous essayez de rationaliser le service voyageur à travers le pays, en envisageant le recours à d'autres moyens de transport et si c'est le cas, vous songez certainement à une façon de remplacer le service voyageur ferroviaire par un autre service qui convienne mieux aux besoins du même public. En conséquence, il faudrait que cette modification soit faite en vertu des exigences de la Loi sur les subsides.



[Text]

**Mr. Benson:** No, it would not. If, for example, we authorize the abandonment of a passenger service, we have no authority under the existing law to subsidize a substitute service.

**Mr. McGrath:** Okay, but . . .

**Mr. Benson:** Now, if the law is changed and if the Commission after its hearings across the country came back with the conclusion that a single transcontinental service could work if it were subsidized by buses, I think that decision would be held pending a decision by the government whether or not it was going to subsidize the feeder buses and so on.

**Mr. McGrath:** Yes, but you have already made that decision in Newfoundland. According to your directive, you directed CN to provide a transprovincial bus service, which they are now doing. They are claiming they cannot sustain the service without either an increase in rates, which they are not going to get because it could not be justified to the Newfoundland regulatory agency, or the alternative, some form of subsidy. Otherwise, I want to ask Mr. Benson, if CN decide to reduce the service, which they will have to do in order to rationalize their losses, then how does this affect your directive, which made it . . .

**Mr. Benson:** Mr. McGrath, you have got me into a legal question that I would like to have a look at and come back and answer tomorrow. I was not in the Commission at that particular time and I would like to have a look at the order to see whether or not it was an order that they must provide an alternative service and what the wording was before I come back and make comments on it. I think it would be fair for me to do that.

**Mr. McGrath:** Okay, that is fine. I would like to go on to something else now. I know, of course, that Mr. Benson will follow through on this.

**Mr. Benson:** I will follow it either tomorrow . . .

**Mr. McGrath:** Right. I would like to go to another area, and that has to do with the subsidization of ferry services.

You have a number of intraprovincial services in the Province of Newfoundland. The one I am concerned about is one that is very important in my own constituency, the Bell Island-Portugal Cove service. According to a letter issued by the Chairman of your Water Transport Committee on March 26, you have directed the operating company to increase the tariff structure as a means of reducing the subsidy. You have directed this to be effective May 1, notwithstanding the fact that there have been no public hearings on this, either by the Commission or by the Public Utilities Commission of Newfoundland.

• 2045

**Mr. Benson:** Well, the change in the charges would have to be authorized by the Public Utilities Commission of the Province of Newfoundland. With respect to subsidies, we have been instructed by Treasury Board to reduce them. The only money that we have available for subsidies on each of these ferries is the amount approved by the Treasury Board and by Parliament, and if they tell us we are going to have less money then we have to tell the people we have less money. And that is the position the Commission is in. The Commission can authorize the payment of the subsidy but we can only authorize the payment of subsidies if they are approved by Treasury Board and by Parliament.

[Interpretation]

**M. Benson:** Pas nécessairement. Si par exemple nous approuvons l'abandon d'un service voyageur, nous n'avons pas le pouvoir en vertu de la Loi de subventionner ce service qui le remplacerait.

**M. McGrath:** D'accord, mais . . .

**M. Benson:** Mais si la loi était modifiée, et si la Commission après avoir tenu des audiences à travers le pays concluait qu'un service transcontinental unifié conviendrait si les autobus étaient subventionnés, je crois que l'on prendrait cette décision en supposant que le gouvernement ferait le nécessaire pour subventionner les autobus d'appoint.

**M. McGrath:** Mais vous avez déjà pris une telle décision à Terre-Neuve. En vertu de votre directive, le CN doit fournir un service d'autobus transprovincial et il le fait. La société maintenant prétend qu'elle ne peut pas fournir ce service à moins d'augmenter les tarifs et l'organisme de réglementation de Terre-Neuve leur refuse l'augmentation désirée, sans leur proposer une forme de subsides pour combler la différence. Je vous demande, monsieur Benson, comment une éventuelle décision du CN de réduire son service en vue de rationaliser ses pertes s'inscrit dans le cadre de votre directive . . .

**M. Benson:** Monsieur McGrath, vous m'entraînez ici dans des considérations juridiques et j'aimerais me pencher sur la question et vous donner une réponse dès demain. Je ne faisais pas partie de la Commission au moment où elle a pris cette décision et j'aimerais étudier le problème afin de voir si le CN est tenu de fournir un service d'appoint et quel était exactement le libellé de la directive. Je crois que c'est ici la chose à faire.

**M. McGrath:** Très bien. J'aimerais passer à autre chose maintenant. Je vous fais confiance, je sais que vous tiendrez parole.

**M. Benson:** Je vous donnerai réponse, soit demain . . .

**M. McGrath:** Très bien. Passons à autre chose maintenant. Il s'agit des subsides versés aux services de traversiers.

Il y a un certain nombre de services intra-provinciaux à Terre-Neuve. Celui auquel je songe ici est situé dans ma circonscription et il s'agit du traversier entre Bell Island et Portugal Cove. Suivant une lettre qui vient du président de votre Comité des transports par eau, en date du 26 mars, vous avez avisé la compagnie en question d'augmenter ses tarifs afin de réduire le montant de la subvention à verser. Vous indiquez que les nouveaux tarifs devront entrer en vigueur le premier mai, même si ni votre commission, ni la Commission des services publics de Terre-Neuve n'ont tenu d'audiences à ce sujet.

**M. Benson:** C'est la Commission des services publics de la province de Terre-Neuve qui devrait autoriser ces modifications tarifaires. Quant aux subventions, le Conseil du Trésor nous a demandé de les réduire. Toutes les subventions pour ces bacs sont celles qui ont été approuvées par le Conseil du Trésor et le Parlement et nous devons nous en tenir aux ordres de réduction. La Commission peut autoriser le paiement d'une subvention, mais il nous faut l'approbation du Conseil du Trésor et du Parlement.

[Texte]

**Mr. McGrath:** Yet you are putting yourself in the position in this particular case of dictating what the rates will be—and this amounts to a substantial increase in the rates in what is right now an economically depressed area—without providing any opportunity for the people who depend on that service as the only bridge to the mainland to have any input or to be heard by the Commission.

You state, sir, that the rates would have to be approved by the Public Utilities Commission of the Province of Newfoundland. Yet in actual fact you have assumed the jurisdiction in this particular service since 1960, and certainly in fact, if not in law, the jurisdiction is yours because these rates cannot be changed either upward or downward without the approval of the CTC. So, in fact, you have jurisdiction. And I would be very surprised if the Public Utilities Commission of Newfoundland agreed to hear this application, in which case of course the company would be forced to reduce the service without it or the people who have to depend upon that company for transportation to the local mainland having had an opportunity to be heard by the Commission. That is an unfair position to place them in.

**Mr. Benson:** We are placed in the position of being told how much money we are going to have and, based on this, we have suggested rates that might allow the ferries to continue to operate, based on the amount of subsidy that we are going to be allowed to provide them. And I think the rates that were provided by the Chairman of the Water Transport Commission were suggested. We cannot approve the rates. We have no authority under the law to approve the rates. The rates were suggested in amounts which might allow the companies to break even based on the revised subsidy that we are going to be able to allow them.

**Mr. McGrath:** Yes, but they cannot change the rates without approval by the Commission.

**Mr. Benson:** Oh yes.

**Mr. McGrath:** No, they cannot. They have to submit their rate structure every year when they have their contract renewed for the subsidy.

**Mr. Benson:** We examine the rates as part of the determination of what the deficit is. We do not approve the rates *per se*.

**Mr. McGrath:** I have a letter here dated November 28, 1973 that was precedent to a 10-year contract which the Commission entered into with this company in which the Minister of Transport told the Premier of Newfoundland, in a letter of 1973, that the Canadian Transport Commission contemplates that the annual subsidy to be paid would be calculated on the basis that there will be a modest increase in the standard tariff—a modest increase. Yet the increase that you direct is very substantial and is anything but modest. For example, an adult fare will go from 50 to 70 cents, a child's fare will go from 10 cents to 35 cents, and an automobile rate will go from \$1.50 to \$2.10.

**Mr. Benson:** Yes, that is right.

**Mr. McGrath:** That is not modest.

**Mr. Benson:** It would be the first increase in these rates since 1968-69 according to the information that I have here, and that is a period of nine years in which there has not been an increase in those rates.

[Interprétation]

**M. McGrath:** Pourtant vous dictiez dans ce cas cette augmentation substantielle des tarifs et cela dans une région en mauvaise posture économique, sans permettre aux gens pour lesquels le bac est le seul lien avec le continent d'être entendus par la Commission.

Vous dites que les tarifs doivent être approuvés par la Commission des services publics de la province de Terre-Neuve, or, en fait, c'est vous qui décidez depuis 1960 en fait sinon en droit, puisqu'on ne peut modifier ces tarifs sans votre approbation. Je serais fort étonné que la Commission des services publics de Terre-Neuve soit d'accord pour tenir audience au sujet de cette demande, car naturellement dans ce cas la compagnie serait obligée de réduire son service après avoir entendu les personnes qui habitent l'endroit présenter leurs doléances. C'est mettre la Commission dans une situation injuste.

**M. Benson:** On nous a indiqué le montant que nous pouvions dépenser et c'est à partir de là que nous avons proposé ces tarifs afin de permettre aux bacs de continuer à fonctionner, compte tenu des subventions que nous leur fournissons. Et je crois que les taux proposés sont ceux fournis par le président de la Commission des transports par eau. Nous n'avons pas le pouvoir d'approuver ces tarifs. On a proposé des tarifs qui permettraient aux sociétés d'équilibrer leur bilan compte tenu de la subvention réajustée que nous pourrions leur fournir.

**M. McGrath:** Oui, mais ces sociétés ne peuvent modifier ces tarifs sans l'approbation de la Commission.

**M. Benson:** Certainement que si.

**M. McGrath:** Non. Chaque année ces compagnies doivent indiquer quelle est leur structure tarifère lorsque le moment est venu de renouveler leur contrat et leurs subventions.

**M. Benson:** Nous examinons les tarifs dans l'optique du déficit. Nous n'approuvons pas les tarifs *per se*.

**M. McGrath:** J'ai ici une lettre datée du 28 novembre 1973 qui a été écrite avant qu'un contrat de dix ans ne soit passé par la Commission avec cette société. Le ministre des Transports indique au premier ministre de Terre-Neuve que selon la Commission canadienne des transports, la subvention annuelle versée serait calculée en tenant compte d'une très modeste augmentation du tarif normal. Pourtant, l'augmentation que vous ordonnez est fort importante: par exemple, le tarif pour adultes va passer de 50c. à 70c.; pour les enfants de 10c. à 35c. et pour une automobile de \$1.50 à \$2.10.

**M. Benson:** C'est exact.

**M. McGrath:** Il ne s'agit donc pas de quelque chose de peu important.

**M. Benson:** Mais c'est la première augmentation qui s'est produite depuis 1968-1969 d'après les renseignements dont je dispose et il y a donc neuf ans qu'il n'y a pas eu d'augmentation de ces tarifs.



[Text]

**Mr. McGrath:** Yes, but you have a 10-year contract with this company based on the fact that there may be modest increases in the tariff from time to time and now you are changing the rules in the middle of the game, and of course it means that if the Newfoundland Public Utilities Commission refuses to go along with this then obviously they are going to be placed in the position of having to reduce the service and there will have been no public input whatsoever into the decision.

All I suggest to you is the suggestion that we made today to Mr. Campbell in a meeting we had with him, that at least the Water Transport Committee hold hearings and receive briefs from those who will be affected by this decision.

• 2050

**Mr. Benson:** We could hold hearings, but we have no authority to set the rates. The Treasury Board told us that the subsidy, which was to be entered into on the 10-year contract, was to be adjusted annually. The Treasury Board came to us and told us how much we are going to be able to provide as a subsidy. The Chairman of the Water Transport Committee has gone back and said, "Well, if you are going to live with this, you are going to have to increase your rate".

**Mr. McGrath:** But what is wrong with having you hold public hearings and on the basis of these hearings you then would be in a position, as a regulatory agency of the federal government, to provide Treasury Board with the advice that obviously they require from you in establishing what the subsidy is. I maintain that...

**Mr. Benson:** It has been working in exactly the opposite direction, Mr. McGrath. The Treasury Board has been telling us how much subsidy they are going to give us. We cannot pay out more money than has been approved by Parliament.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McGrath. I am going to call, because we have a lot of members and somebody is going to run short of time. Mr. Alkenbrack.

**Mr. Alkenbrack:** Yes, thank you, Mr. Chairman. I am glad to see the President of the CTC with us tonight. He is an old friend and colleague of mine in Parliament. I have not seen him in a long time and I am pleased to be able to ask him a few questions.

For several years now I have been bringing to the attention of the government and of the Transport Committee the fact that the CNR does not use the subdivision, from Ottawa to Toronto, by way of Smiths Falls. When you look at the configuration of the railway lines from here to Toronto we have a mainline going from Montreal through Toronto and West—that is the old Grand Trunk—and a line running down from Ottawa to Brockville and this forms a right angle triangle. I think the President is very well acquainted with that, having lived in Kingston for a good share of his days. We have a right angle triangle, whereby all passenger traffic to and from Ottawa, from and to Toronto runs down the Grand Trunk, we will say eastwardly. If you want to go from Toronto to Ottawa, easterly down through Napanee, Kingston to Brockville, then we pay—I say "we", the Canadian people foot the bill—track rental from Brockville north over the CPR line to Ottawa.

[Interpretation]

**M. McGrath:** Oui, mais vous avez passé un contrat de dix ans avec cette société sur la base d'une augmentation de temps à autre des tarifs et maintenant vous changez les règles du jeu; il en résulte naturellement que si la Commission des services publics de Terre-Neuve refuse de l'accepter elle devra réduire le service et le public n'aura rien à dire dans cette décision.

Ce que je vous propose maintenant c'est ce que j'ai indiqué aujourd'hui à M. Campbell lors d'une rencontre que j'ai eue avec lui: le Comité des transports par eau devrait tout au moins tenir des audiences et recevoir des mémoires de ceux qui sont touchés par cette décision.

**M. Benson:** Nous pourrions tenir des audiences, mais nous n'avons pas de mandat pour établir les tarifs. Le Conseil du Trésor nous a indiqué que la subvention qui devait se rapporter à ce contrat de dix ans devait être rajustée chaque année. Le Conseil du Trésor nous a indiqué combien nous pourrions fournir à titre de subventions et le président du Comité des transports par eau nous a déclaré: «Si nous devons nous contenter de cette somme, nous devons augmenter nos tarifs».

**M. McGrath:** Et qu'est-ce qui empêche que vous teniez des audiences publiques qui vous permettraient à titre d'organisme de réglementation du gouvernement fédéral de fournir au Conseil du Trésor les conseils dont il a certainement besoin pour établir cette subvention. Je prétends que...

**M. Benson:** C'est tout le contraire, monsieur McGrath. Le Conseil du Trésor nous a indiqué quel était le montant de la subvention et nous n'avons pas le droit de dépenser plus d'argent que ce qui a été approuvé par le Parlement.

**Le président:** Merci, monsieur McGrath. Je vais demander maintenant à M. Alkenbrack de prendre la parole, car nous avons beaucoup de députés sur la liste et quelqu'un va se trouver à court de temps.

**M. Alkenbrack:** Merci, monsieur le président. Je suis heureux de rencontrer ce soir le président de la Commission canadienne des transports. C'est un ancien ami et collègue. Cela fait longtemps que je ne l'ai pas vu et je suis heureux de lui poser quelques questions.

Cela fait plusieurs années maintenant que j'attire l'attention du gouvernement et du Comité des transports sur le fait que le CN n'utilise pas la voie allant d'Ottawa à Toronto, en passant par Smiths Falls. Lorsque vous examinez le tracé des voies ferrées d'ici à Toronto, vous voyez qu'il y a une voie principale qui va de Montréal jusqu'à Toronto et vers l'Ouest, celle de l'ancien Grand Tronc; il y a aussi une voie allant d'Ottawa à Brockville et nous avons ainsi formé un triangle à angle droit. Je suis sûr que le président est bien au courant de cette situation, puisqu'il a vécu à Kingston pendant longtemps. Donc, il y a un triangle à angle droit qui fait que tout le trafic passager se rendant à Ottawa et partant d'Ottawa, et venant de Toronto et se rendant à Toronto, passe par la voie du Grand Tronc vers l'est. Si vous voulez vous rendre de Toronto à Ottawa par l'est en passant par Napanee, Kingston, Brockville, alors vous payez et je dis «vous» c'est-à-dire que les Canadiens règlent la facture de cette location de la voie allant de Brockville nord par le CP jusqu'à Ottawa.

[Texte]

I understand that for many years, in disregarding whatever large, small or variable volumes of business we have that it has not paid. Yet we continue to exercise those policies.

Now, I have advocated and asked why we do not use the Smiths Falls subdivision—that is the phrase I was hunting for the first time—the Smiths Falls subdivision between here and Napanee? It would save about 40 miles in mileage on a trip from here to Toronto, and you would not have to pay the CPR track rental. I understand the President said that run only has a 39 per cent load factor. I interpret that—in talking to my colleague here from Crowfoot—to mean that the trains are on the average only 39 per cent loaded. Is that right?

**Mr. Benson:** Yes, that is the load factor.

**Mr. Alkenbrack:** Well, then they are 61 per cent empty. Is that right?

**Mr. Benson:** That is correct.

**Mr. Alkenbrack:** Yes. Well, that is all the more argument for putting into effect the policy that I have been advocating for years here; that we use our own line from here to Toronto and to hell with CPR track rental, and so on. I mean that emphatically. What is the good of us paying both? You are also subsidizing the CNR for the present service we are getting from them, and then the CNR turns around and pays track rental to the CP. The only body, then, that is making anything out of that service is the CPR. And of course they get a fee.

**An hon. Member:** So what else is new?

• 2055

**Mr. Alkenbrack:** That is the question I would like to raise here again tonight. I asked the new Minister of Transport, the Honourable Otto Lang, the other day in Parliament—January 29, *Hansard*, page 10446—regarding this question and this problem; I claim it is a problem. If we now, in the light of the government's so-called or self-declared policy of trying to improve passenger service in this eastern corridor, namely Quebec City to Windsor...

All right, here is a point which I think the President and the CTC and the CNR should take up very seriously. This line from here to Napanee, the Smiths Falls subdivision, has heavy steel and is in fairly good shape; I suppose there are places where it would need some improvement for good passenger service. But I point out to the President that now is the time to make a break and improve the direct passenger service from Ottawa to Toronto and points west of Toronto by using this Smiths Falls subdivision.

**Mr. Benson:** Mr. Alkenbrack, I think this is a good suggestion you are bringing forward. Indeed, this is the reason we are holding the hearings: to determine what lines should be subsidized and how they should be subsidized. I might point out that the Ottawa-Brockville-Toronto run, for example, in 1974 resulted in a loss of \$2,092,000. A very high loss.

**Mr. Alkenbrack:** Yes. What a shame. Did that include the track rental we paid?

**Mr. Benson:** That would include the track rental paid to CPR. But CPR are not really, I would assume...

[Interprétation]

Je crois que depuis de nombreuses années, quel que soit le volume du trafic, ce trajet n'a jamais été rentable. Et pourtant, nous continuons à appliquer ces politiques.

D'un autre côté, j'ai préconisé l'utilisation du trajet par Smiths Falls d'ici à Napanee. Cela réduirait de 40 milles le voyage d'ici à Toronto, et il n'y aurait pas à payer la note de location de la voie du CP. Si je comprends bien, le président a déclaré que sur ce trajet le facteur de charge est de 39 p. 100. D'après les indications de mon collègue de Crowfoot, cela signifierait que les trains en moyenne ne sont chargés qu'à 39 p. 100; est-ce exact?

**M. Benson:** Oui, c'est le facteur de charge.

**M. Alkenbrack:** Par conséquent, ils sont vides à 61 p. 100?

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Alkenbrack:** Oui. C'est une raison de plus pour mettre en application la politique que je préconise depuis des années soit que nous utilisions notre propre ligne d'ici à Toronto, et que nous nous dispensions d'utiliser et de louer la ligne CP, etc. Pourquoi est-ce que nous devrions payer la facture pour les deux lignes? Vous subventionnez aussi le CN pour le service qu'il fournit actuellement et c'est lui qui acquitte la note de location de cette ligne du CP. Par conséquent le seul qui en profite c'est CP.

**Une voix:** Est-ce nouveau?

**M. Alkenbrack:** Je voudrais soulever à nouveau cette question ici ce soir: j'ai demandé l'autre jour à l'honorable Otto Lang, notre nouveau ministre des Transports au Parlement qui a dit, et ceci est consigné au *hansard* du 29 janvier à la page 10446 ce qu'il en était au sujet de ce problème. Si, dans le cadre de cette politique déclarée d'amélioration du service passager dans le corridor est c'est-à-dire de Québec à Windsor...

Très bien, voici quelque chose à quoi devrait sérieusement songer les présidents de la Commission canadienne des transports et du CN. Cette ligne qui va d'ici à Napanee, soit la ligne passant par Smiths Falls est relativement en bon état même si par endroit, elle aurait besoin d'améliorations sous l'optique d'un bon service passager. Je crois que ce serait le moment tout choisi, pour le président, d'améliorer grandement le service passager d'Ottawa à Toronto ainsi que plus loin à l'ouest de Toronto en utilisant la ligne passant par Smiths Falls.

**M. Benson:** Monsieur Albenbrack, je crois que c'est là une très bonne proposition et, en fait, nous tenons ces audiences pour voir quelles sont les lignes qui doivent être subventionnées et de quelle façon. Je dirais par exemple que la ligne Ottawa-Brockville-Toronto a fait en 1974 un déficit de 2.092 millions de dollars, ce qui est très élevé.

**M. Alkenbrack:** Oui, c'est une honte. Est-ce que cela comprend la location de la voie?

**M. Benson:** Oui la location de la voie versée au CP. Mais le CP, je vous l'assure, ne fait pas...



[Text]

**Mr. Alkenbrack:** No, I know.

**Mr. Benson:** ... making money out of that track rental because there is a net loss in passenger service, no matter who is running over it. But this is a good point to be brought forward, and it is the kind of point which I think should be brought forward in the hearings we are holding across the country in order to determine whether one allows them to abandon passenger service in any areas in Canada. That is why we are holding the hearings.

**Mr. Alkenbrack:** One more question, Mr. Chairman.

Why the recent announcement down in the Kingston and Frontenac area that bus service would be started on behalf of the CN from Kingston to Ottawa?

**Mr. Benson:** Yes, I saw this announcement as well. The reasoning here, I presume, is the tremendous loss in running trains from here to Brockville to Kingston, to get people from Ottawa onto the mainline going to Toronto.

**Mr. Alkenbrack:** Why not run the trains through, as I say, Ottawa, Smith's Falls and Napanee, and then run the bus from Napanee to Kingston, which is only 24 miles?

**Mr. Benson:** This was not a decision of the Commission. It is merely a CNR announcement that they were going to do this sort of thing. You know as much about this as I do, really. There is an anticipation, I think, that ...

**Mr. Alkenbrack:** Would this be carried out in addition to the daily and continuous loss of money that you just cited on the Toronto-Kingston-Brockville-Ottawa run?

**Mr. Benson:** Here I speak with a little bit of experience, in that once in the middle of an election they were going to cut off the train from Ottawa to Brockville so there would be no train connection Ottawa to Kingston. But they did not do that, fortunately.

**An hon. Member:** I can see why.

**Mr. Alkenbrack:** I would not want them to do it either.

**Mr. Benson:** I have a sneaky feeling here that they are considering cutting off that Ottawa-Brockville link by train. I am having trouble over this line, as you no doubt have. It is in pretty bad shape, as you know, especially in the spring and the fall of the year when that line is wet ...

**Mr. Alkenbrack:** Which line?

**Mr. Benson:** From Smith's Falls to Brockville. You are going 10 miles an hour; you can walk almost as fast.

I do not know what the conditions are; we have not really examined this matter. All we have seen is the CNR statement of intention, which has not been carried out at this point.

**The Chairman:** Thank you—and thank you, Mr. Alkenbrack.

Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I want to carry on for just a bit on the investigation being carried out by the CTC with respect to rail passenger service to try, if I can, to get an elucidation of your terms of reference.

[Interpretation]

**M. Alkenbrack:** Je le sais.

**M. Benson:** ... de bénéfices par suite de cette location car le service passager est ce déficit quel que soit celui qui l'exploite. Cependant voilà une question pertinente et je crois que les audiences que nous tenons dans tout le pays doivent servir à mettre en lumière des questions de ce genre et à décider s'il faut abandonner des services passagers dans des régions du Canada.

**M. Alkenbrack:** Une dernière question, monsieur le président.

Pourquoi a-t-on annoncé dans les régions de Kingston et de Frontenac que le CN lancerait un service de Kingston à Ottawa?

**M. Benson:** Oui, j'ai vu cette annonce. Je suppose que les pertes d'exploitation des trains vers Brockville et Kingston sont immenses; c'est-à-dire le transport depuis Ottawa jusqu'à la voie principale allant à Toronto.

**M. Alkenbrack:** Pourquoi ne pas faire passer les trains par Smiths Falls et Napanee puis utiliser l'autobus de Napanee à Kingston qui n'est éloigné que de 24 milles?

**M. Benson:** Ce n'est pas la Commission qui a pris la décision mais bien le CN; je crois que de toute façon il s'agit là d'une prévision ...

**M. Alkenbrack:** Est-ce que ce service serait exploité malgré ce déficit quotidien et continu dont vous avez parlé pour le ligne Toronto-Kingston-Brockville-Ottawa?

**M. Benson:** Je puis parler d'expérience car au milieu d'une campagne électorale on avait annoncé qu'on allait supprimer le train d'Ottawa à Brockville, ce qui voulait dire qu'il n'y aurait plus de liaison ferroviaire entre Ottawa et Kingston. Malheureusement, cela ne s'est pas produit.

**Une voix:** Je puis comprendre pourquoi.

**M. Alkenbrack:** Je n'aurais pas voulu non plus que cela se fasse.

**M. Benson:** J'ai comme l'impression que l'on songe à supprimer cette liaison par train entre Ottawa et Brockville. Comme vous, certainement, je trouve ce trajet pénible car la voie est particulièrement en mauvais état au printemps et à l'automne lorsque qu'elle est mouillée ...

**M. Alkenbrack:** Quelle voie?

**M. Benson:** La voie que va de Smiths Falls à Brockville. Le train roule à 10 milles à l'heure pratiquement au pas.

Je ne sais pas exactement quelle est la situation car nous n'avons en fait pas examiné cette question. Tout ce dont nous avons connaissance est la déclaration du CN qui n'a pas jusqu'ici été mise à exécution.

**Le président:** Merci ... et merci monsieur Alkenbrack.

Monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** J'aimerais poursuivre un peu l'enquête faite par la Commission canadienne des transports dans le cas du service voyageur, et ce afin de préciser votre mandat.

[Texte]

You have mentioned, in giving out your statement, the directive from the Minister of Transport, you have referred to his statements made in the House on railway passenger policy, and you have answered some of the questions—or, at least, you have been given notice of some of the concerns—of my colleagues, Mr. Horner and Mr. McGrath; but I am curious as to whether or not you are of the opinion that the hands of the Commission are pretty well tied and that, in simple terms, you are directed, and, in fact, committed, to the conclusion of having one single transcontinental line across Canada, or whether or not you could come to the conclusion that the existing service should, in fact, be continued and, indeed, augmented. What is your interpretation of that directive?

**Mr. Benson:** The directive that we have—and, as you know, directives are enforceable only in the sense that Parliament provides the moneys which we pay to the railroads as subsidy for passenger service—the directive states that with regard to transcontinental service, there should be a basic single network of rail passenger service across Canada. It does not say “one line”; it says “a basic single network of service across Canada”, so that you do not get a duplication—that is what I take out of this.

The only instructions we have are contained in the directive which the Minister presented to Parliament. There has been no talk to the Commission, back and forth. As you know, parliamentarians are very sensitive about talking to semi-judicial bodies at this time, and have been in the past as far as we were concerned . . .

**Mr. Hnatyshyn:** Well, we do not mind it in public.

**Mr. Benson:** . . . and that is why we have brought them a public directive. The public directive is there; we will follow through on the directive; we will make our findings; and if we find that this would not make any sense at all, we are independent enough to say that it does not make any sense.

**Mr. Hnatyshyn:** So it is possible, under the directive, and from your interpretation of the directive, for you to come to conclusions. If you, as a commission, were satisfied that—and let us take an example, which may not be so far out as one might think from listening to some people—were satisfied that, as a commission, the transcontinental service could be improved, the efficiency improved, to such an extent that both lines should, in fact, be sustained and the railways encouraged to improve the service, scheduling, equipment and so on, then your recommendation could then be that the CN and CP transcontinental services be continued, not in the present form but in an improved form; as opposed to the situation where you would say that you were going to take the CP line and make that the basic network to Winnipeg from Toronto and Montreal, and then take the CN line through from Winnipeg to Saskatoon to Edmonton and down to Kamloops, and then take the CP line from Kamloops to Vancouver.

**Mr. Benson:** I do not really want to get put into the position of prejudging the decision which is going to be made by the Railway Transport Committee, which is holding hearings across the country. All I can say is that the wording of the directive by the government, which was presented to Parliament, is quite clear . . .

[Interprétation]

Vous avez mentionné dans votre déclaration que vous aviez reçu des directives du ministre des Transports, vous avez mentionné la déclaration qu'il a faite à la Chambre au sujet de la politique du service voyageur et vous avez donné des réponses à certaines des questions posées, ou tout au moins on vous a indiqué quelles étaient les inquiétudes de mes collègues, MM. Horner et McGrath. J'aimerais savoir si vous croyez que la Commission se trouve liée, engagée en fait, à ne maintenir qu'une seule voie transcontinentale à travers le Canada ou si vous pensez que le service actuel devrait continuer ou même être étendu? Quelle est votre interprétation de cette directive?

**M. Benson:** La directive que nous avons reçue, et comme vous le savez, les directives ne sont applicables que dans la mesure où le Parlement fournit une subvention aux chemins de fer pour le service voyageur, cette directive donc indique que le service transcontinental doit se composer d'un seul réseau voyageur à travers le Canada. Il n'est pas indiqué: «une seule ligne» mais: «un seul réseau voyageur à travers le Canada» afin qu'il n'y ait pas double emploi et c'est ainsi que je comprends la directive.

Tout ce que nous avons reçu comme instructions se trouve dans cette directive que le ministre a présentée au Parlement. Il n'y a pas eu de pourparlers entre la Commission et le ministre. Vous le savez, les parlementaires sont très susceptibles en ce moment lorsqu'il est question de pourparlers avec les organismes quasi-judiciaires et, dans notre cas, il en a toujours été ainsi . . .

**M. Hnatyshyn:** Cela ne nous fait rien en public.

**M. Benson:** . . . et c'est pourquoi il y a eu une directive publique. Nous nous conformerons à cette directive et nous tirerons nos conclusions et, si nous pensons qu'elles manquent de bon sens, nous sommes assez indépendants pour le dire.

**M. Hnatyshyn:** Donc, vous vous sentez en mesure de tirer des conclusions et d'interpréter la directive. Si vous, c'est-à-dire la Commission, pensez, ce qui ne serait pas si extraordinaire à entendre certaines personnes, que la Commission considère que le service transcontinental peut être amélioré à un point tel qu'en fait les deux lignes peuvent être conservées et améliorées au point de vue horaire, matériel etc.; vous seriez donc en mesure de recommander que l'on maintienne ces services transcontinentaux du CN et du CP, non pas sous leur forme actuelle, mais d'une façon améliorée. Vous auriez donc le courage de proposer ce maintien des services plutôt que d'indiquer que vous êtes prêt à reprendre la ligne du CP et en faire la ligne principale vers Winnipeg à partir de Toronto et de Montréal puis de reprendre la ligne du CN pour Winnipeg vers Saskatoon, Edmonton, et Kamloops, puis de reprendre à nouveau la ligne du CP de Kamloops vers Vancouver.

**M. Benson:** Je ne voudrais pas anticiper la décision qui sera prise par le Comité des transports par chemin de fer, qui tient des audiences dans tout le pays. Tout ce que je puis dire, c'est que le libellé de la directive du gouvernement, qui a été présentée au Parlement, est fort clair . . .



[Text]

**Mr. Hnatyshyn:** Well, I am trying to get a firm indication from all this.

**Mr. Benson:** ... and that directive states basically that they would like a basic single network of rail passenger service across Canada. That is the aim they want us to head for.

The way a government could enforce that is by providing money only for that. But I think that the purpose of the hearings is to find out what kind of passenger service will best serve the Canadian public and cost the Canadian taxpayer a minimum amount of money, so that there will be no duplication, no waste of taxpayers' money, yet, at the same time, maintaining passenger service which is in the public interest.

• 2105

**Mr. Hnatyshyn:** All right. I take it from your answer that you interpret the directive widely enough that you do not necessarily have to choose one line across Canada as opposed to another. You may, in fact, opt for two lines and for two railways to provide the service concurrently, and adjacent to the ...

**Mr. Benson:** If I could just refer you to the directives on what the wording is.

**Mr. Hnatyshyn:** All right. If the Commission does not know what the interpretation is and they cannot tell the Committee ...

**Mr. Benson:** The point is ...

**Mr. Hnatyshyn:** ... then how are the people making representation expected to know?

**Mr. Benson:** The people can make representation in respect of what they want for a passenger service in Canada, and that is why we are holding hearings all the way across the country. The taxpayers of Canada are spending over \$150 million a year subsidizing passenger service. We are required by law every five years to review these passenger services. This was coming up and the time it was coming up the Minister issued his directives which is an indication of what the government would like to see happen. We have that and that has to be borne in mind in our hearings, but we have a duty under the law to determine whether each individual passenger service is necessary in the public interest, and that is what we will do.

**Mr. Hnatyshyn:** All right. These figures are interesting as well. I would be interested in getting your assessment of your ability to properly determine the allocation of subsidy moneys to rail passenger service.

The reason that I bring this up is that it seems to me that we now have the Snavelly Commission's looking at the whole question of railway costing as far as grain transport is concerned and from what I can gather from those particular hearings, the Commission has asked for an extension of time. They anticipated it would be finished by the end of last year, but now it has asked for an extension to the end of this year, and they are having, as I understand it, a deuce of a time just really trying to come to terms on how the railways actually do cost and allocate their costs in respect of grain. In other words, where do they put the elevator agent, to whom do they attribute him, and what portion of his time is in respect of grain... business, passenger business, selling money orders, and the other costs?

[Interpretation]

**M. Hnatyshyn:** Tout ce que je cherche à obtenir c'est une confirmation.

**M. Benson:** ... et cette directive indique que, foncièrement on voudrait avoir un seul réseau de chemin de fer pour le service voyageur à travers le Canada. Voilà donc la voie qui nous est tracée.

Le gouvernement mettra en vigueur cette directive en fournissant l'argent nécessaire. Je crois que les audiences ont pour objectif de chercher à savoir quel sera le meilleur service voyageur pour le public et aussi de chercher à trouver la solution qui coûterait le moins cher au contribuable, c'est-à-dire éviter le double emploi, et le gâchis tout en maintenant un service voyageur qui réponde à l'intérêt public.

**M. Hnatyshyn:** Parfait. D'après votre réponse, votre interprétation de la directive est assez large et vous n'avez pas à choisir entre une ligne ou l'autre. Vous pouvez même choisir les deux lignes et les deux sociétés de chemin de fer peuvent se charger d'assurer le service concurremment ...

**M. Benson:** Je me permets de vous renvoyer aux directives elles-mêmes.

**M. Hnatyshyn:** Parfait. Si la Commission ne sait pas comment interpréter cela et si elle ne peut pas dire au Comité ...

**M. Benson:** Il s'agit ...

**M. Hnatyshyn:** ... comment le sauront ceux qui veulent présenter une requête?

**M. Benson:** On peut faire connaître le genre de service voyageurs qu'on veut au Canada et c'est pour cela qu'il y a des audiences publiques au pays. Les contribuables canadiens versent annuellement plus de \$150 millions à ce titre. La loi exige que cette question soit revue tous les cinq ans. On devait le faire de toute façon et le Ministre a alors décidé de ses directives qui font connaître l'intention du gouvernement. Il ne faut pas l'oublier lors de nos audiences, mais la loi exige de nous de décider quel service voyageurs est nécessaire pour le bien public et c'est ce que nous ferons.

**M. Hnatyshyn:** Parfait. Ces chiffres sont intéressants, aussi. J'aimerais bien savoir comment vous faites pour décider de la répartition des subventions au service voyageurs.

Je vous pose cette question parce que la Commission Snavelly qui étudie toute la question de la répartition des coûts de transport ferroviaire des céréales a demandé qu'on lui accorde plus de temps encore. On croyait que tout serait terminé à la fin de l'an dernier, on demande maintenant que ce soit reporté et je crois comprendre que la Commission ne sait pas vraiment encore comment les sociétés de chemin de fer répartissent les coûts de transport des céréales. En d'autres termes, qui paie le salaire du préposé à l'élévateur, combien de temps passe-t-il à s'occuper des céréales, des voyageurs, de la vente de mandats, etc.?

## [Texte]

**Mr. Benson:** Costing in business generally where people perform more than one service is quite difficult to determine, and the railway costing order which was issued by the Canadian Transport Commission was done after a long period of inquiries and hearings, and I believe it is a reasonable basis for allocating costs between passenger service and freight service on the railroads. I think, based on the hearings, the development of these costs, it is a reasonable basis. Nobody can ever say that a cost allocation is right, and those who have accounting background know that if you are producing two products, there is always a matter of judgment in the allocation. However, these allocations were determined after a period of long hearings.

If you move to freight and costing individual freight haulage, you get into yet another problem. There was a great deal of discussion on this as a result of the WEOC Conference and, indeed, an educational process went on for a couple of years where our Commission was assisting provincial officials in getting to know what was involved in railway costing and, out of that, I think has come some satisfaction as to the basis of allocation. They may not be happy with what the freight charges are, but the costing is reasonable.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I wonder—If you move into grain costing—I would just like to conclude—then you are moving into something that involves a huge amount of produce moving over the lines and how should the costs be allocated to this huge amount of produce compared with the lesser amounts of high cost produce that is moving over the same...

**An hon. Member:** Agreed charges.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, I want to get a statement if I can from the Commission as to its philosophy. Does it think the public interest is served if the removal of rail passenger service means that for a very large area of Canada there is not some reasonable alternative. If there is not a reasonable alternative in the way of reasonably-priced transportation provided or available, would that be a very compelling reason in the mind of the Commission to keep rail passenger service there regardless of the fact that it is costing money to the taxpayers?

• 2110

**Mr. Benson:** Since the major abandonment in Newfoundland and the abandonment in Southwestern Ontario, there have been very few passenger services abandoned in Canada, at least in the period I have been president of the commission. Indeed we have instructed, in one or two instances, the railways to institute or expand the passenger service.

I think in the end government and Parliament have to decide what kind of transportation they want and what they want to substitute and to what degree. Passenger service nowhere in the world, I think, except perhaps in Switzerland last year where there was a small profit, made money. In Japan where you have the largest number of passengers carried per mile of railway anywhere in the world, their loss is in the area of \$800 million a year. So basically it is not a profitable business moving people that way because of the rates and you have to compete with alternative methods of transportation. It is basically a matter of deciding in the long run how you want to move people. In Britain they have instituted short haul train

## [Interprétation]

**M. Benson:** Il est très difficile de répartir les coûts là où les gens jouent plus d'un rôle à la fois et les directives de la Commission canadienne du transport concernant la répartition des coûts pour les sociétés de chemin de fer ont été adoptées après de nombreuses études et audiences et je crois qu'on a réussi à trouver une solution raisonnable au problème de la répartition des coûts entre les services voyageurs et le transport de marchandises. D'après tout ce que nous avons entendu, cela semble raisonnable. Personne ne prétend que c'est l'exactitude même et les comptables savent fort bien qu'on doit faire appel à son jugement lorsqu'il est question de répartir les coûts. Cependant, la formule a été adoptée après une étude sérieuse.

Si vous soulevez la question du transport des marchandises et de la répartition des coûts en ce domaine, nous abordons un problème différent. On a beaucoup débattu cette question suite à la Conférence WEOC et pendant quelques années notre Commission a aidé les fonctionnaires provinciaux à mieux comprendre la façon dont les sociétés de chemin de fer établissent leur prix de revient et je crois maintenant que les gens sont satisfaits de la façon dont la répartition se fait. Peut-être n'est-on pas satisfait des taux, mais la répartition des coûts se fait de façon raisonnable.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, je me demande—J'ai presque fini, mais lorsqu'il est question de prix de revient des céréales, il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un gros volume de marchandises à transporter et lorsqu'il est question de répartir les coûts, il ne faut pas oublier qu'il y a des marchandises qui valent très cher, mais qui prennent très peu de place.

**Une voix:** Frais acceptés.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, j'aimerais bien que la Commission nous fasse connaître ses principes de base. Croit-elle que le public est bien servi lorsque les sociétés de chemin de fer abolissent leur service voyageurs et que ceux-ci ne réussissent pas à trouver d'autres moyens de transport? Si on ne peut trouver de solution de rechange, la Commission croit-elle que cela puisse justifier un service voyageurs subventionné par les contribuables?

**M. Benson:** Depuis les suppressions importants de service à Terre-Neuve et dans le sud-ouest de l'Ontario, et depuis que je suis président de la Commission, on a supprimé peu de services voyageurs au Canada. Dans un ou deux cas, j'ai même exigé des sociétés de chemins de fer qu'elles assurent certains services voyageurs.

En fin de compte, je crois que c'est au gouvernement et au Parlement de décider des modes de transport qu'ils veulent voir adoptés. A part la Suisse, l'an dernier, les services voyageurs ont tous été déficitaires. Au Japon, où il se transporte le plus grand nombre de passagers par mille de voie ferrée au monde, le déficit était d'environ 800 millions de dollars pour l'année. Fondamentalement, ce n'est pas rentable à cause des taux et de la concurrence offerte par les autres modes de transport. En fin de compte, il s'agit de savoir comment on veut transporter les gens. En Grande-Bretagne, sur certaines lignes, les trains partent toutes les heures et les gens préfèrent le train à l'avion lorsque le parcours est de moins de deux cents milles



[Text]

services where they go every hour and they have found that it takes traffic away from air travel up to a distance of a couple of hundred miles. In other countries it is absolutely necessary because they could not put the cars on the road and so on. So, you know, these are all matters that I think will have to be considered.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hnatyshyn. I am sorry, I will put you on the second round. We have a long list of questioners, sir. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, if the chairman could tell us whether or not the commission is satisfied in the statistical information being made available to them by the railways which in fact they are operating on, that these statistics are based on factual situations and not program situations. In other words, where we have an instance of 21.2 per cent usage or utilization of available seats, whether or not that is based in fact on the number of cars that are used or on a computer projected possible or maximum requirement.

**Mr. Benson:** No, this is the actual. It is the actual occupancy of a number of passenger seats that were available.

**Mr. Forrestall:** Of a fixed number of passenger seats.

**Mr. Benson:** The number that they have made available.

**Mr. Forrestall:** Well, what if they make too many cars available? This is what I am trying to get after.

**Mr. Benson:** Then your occupancy goes down if they put empty cars on a train.

**Mr. Forrestall:** Well, I just wonder whether the commission is satisfied that, in fact, this is not

**Mr. Benson:** You know, we are getting into a matter of conjecture where you are not watching every passenger car. But, with the availability of passenger equipment in Canada I do not think they are likely to be trying to haul empty cars around. As you know, there is quite a shortage of passenger equipment because the railways have not replaced it in 20 years, and it is wearing out.

**Mr. Forrestall:** It is always a privilege to have a former colleague in the hot seat once in a while. I prefer that to outsiders brought in as chairmen of some of the commissions that appear in front of us because usually we can get better answers out of former politicians and can press them a little harder. Tell me candidly, Mr. Chairman, whether or not you believe the rationalization process you are aiming at will in fact save the taxpayers money.

**Mr. Benson:** I have been convinced for the period I have been in the commission and indeed before that when I was in government, that there is wastage on the transcontinental service where two trains, the CN and CP, run over the same track and through different stations in the same cities in some instances and this sort of thing. I think there is a saving and indeed we have been trying for the past two or three years to get together and try to rationalize this same service so that they use, in one city, for example Montreal, the same station when they are coming in, and do not duplicate station costs and this sort of thing. But it really has not been very successful.

I think what the government is doing, and I do not know any more about it than the public statement that has been made, is trying to pressure the railroads and pressure the commission perhaps to encourage the railroads to save some money on the transcontinental service.

[Interpretation]

environ. Ailleurs, on doit se servir du train parce qu'il n'y a pas assez d'automobiles, etc. Tout cela doit entrer en ligne de compte.

**Le président:** Merci, monsieur Hnatyshyn. Je mets votre nom sur ma liste pour la deuxième série de questions. La liste est déjà longue. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, le président pourrait-il nous dire si la Commission sait si les renseignements statistiques fournis par les chemins de fer sont fondés sur les faits et non pas sur des hypothèses. En d'autres termes, lorsqu'il est question d'un taux d'utilisation de 21.2 p. 100 des sièges disponibles, s'agit-il d'un fait fondé sur le nombre de wagons en service ou est-ce fondé sur des chiffres sortis d'un ordinateur.

**M. Benson:** Non, c'est bien le chiffre d'utilisation réelle. Il s'agit du nombre de sièges utilisés.

**M. Forrestall:** Calculé sur un nombre fixe de sièges.

**M. Benson:** Du nombre de sièges disponibles.

**M. Forrestall:** Et s'il y avait trop de wagons? Voilà ce qui m'intéresse.

**M. Benson:** Évidemment, s'il y a des wagons vides, le pourcentage diminue.

**M. Forrestall:** Je me demandais si la Commission croit...

**M. Benson:** Vous savez, il s'agit de conjecture et on ne peut surveiller chaque wagon. Cependant, les wagons de voyageurs sont rares au Canada et je ne crois pas qu'on s'amuse à en traîner des vides. Comme vous le savez, on manque de ce genre de wagon parce que cela fait vingt ans que les sociétés de chemins de fer n'en ont pas acheté et qu'il y a tout de même de l'usure.

**M. Forrestall:** C'est toujours intéressant de voir un ancien collègue sur la sellette de temps à autre. Je préfère voir un ancien politicien servir de témoin parce qu'habituellement il nous donne de meilleures réponses et nous pouvons nous permettre de poser des questions plus approfondies. Franchement, monsieur le président, croyez-vous que le procédé de rationalisation que vous visez permettra aux contribuables d'épargner de l'argent?

**M. Benson:** Depuis que je suis à la Commission, et même avant, lorsque j'étais politicien, je savais qu'il y a certains gaspillages en ce qui concerne le service transcontinental où deux trains, l'un du CN et l'autre du CP parcourent les mêmes voies ferrées, se servent des gares différentes dans les mêmes villes et tout le reste. Je crois qu'on peut réaliser certaines économies à ce niveau et, depuis deux ou trois ans, nous essayons de rentabiliser le service en demandant aux deux sociétés de se servir de la même gare dans une même ville, par exemple, à Montréal. Nous n'avons pas eu beaucoup de succès.

Je n'en sais pas plus de ce qui est dit dans la déclaration publique, mais je crois que le gouvernement essaie d'amener ces sociétés et la Commission à faire certaines économies sur le plan du service transcontinental.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Would you care to put an estimate of how much? Do you think you could save \$50, \$60 or \$70 million?

**Mr. Benson:** The loss is about \$55 million. So you are talking as a percentage on that particular service, so you are talking about a percentage of that \$55 million. It will be more than that if the equipment is brought up to date, which has to be done pretty soon because this equipment is wearing out, there is going to have to be a replacement of the passenger equipment.

• 2115

**Mr. Forrestall:** Could I, then, move to air, where again, particularly with respect to the regional carrier services, we are getting a bit closer in time to the need for rationalization of the numbers of regional carriers that are developing and the areas within which they are operating. Does the Commission anticipate moving into this area? Has, in fact, any background work or have any studies been done or is any look being taken at the number of carriers and their efficiency in terms of the public interest? Are we getting closer to that? Can we see ahead down the tracks, so to speak, some rationalization of the regional air carrier services?

**Mr. Benson:** As far as the regional carriers per se are concerned, they are allocated areas in the famous state regional carrier policy. They have operated over the years with rather a minimum of subsidy in Canada.

**Mr. Forrestall:** How much is it altogether, do you know?

**Mr. Benson:** It is around \$2 million. Incidentally, it all goes to EPA and to Quebecair, they are the only ones that are subsidized.

The question of the other carriers' developing: it seems that everybody in the airline business once he gets one aircraft wants to have more and grow. You have the problem of your so-called third-level carriers or, as they like to be called, primary air carriers, that are developing. We have carried out a very intensive study on this and, indeed, have made recommendations, we have submitted the study to the Minister. After having submitted it to the carriers, to the provinces and got their comments back, we submitted it to the Minister with alternate possibilities for a third-level policy. That has not been, to this point, decided upon by the government, or at least no public announcement has been made. It was studied in great depth.

**Mr. Forrestall:** The Commission has ordered and directed studies that have given ...

**Mr. Benson:** These studies have been completed. They are, indeed, in the hands of the Ministry, as well as in the hands of all the provincial governments, the third-level carriers and anybody in the country who wants them.

**Mr. Forrestall:** Have we seen these studies? Are they available to us?

**Mr. J. W. Green (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission):** They are issued by the authority of the Minister to the air carriers, to the provincial governments. I do not believe the Minister tabled them.

[Interprétation]

**M. Forrestall:** A combien cela pourrait-il se monter? Pourrait-on épargner 50, 60 ou 70 millions de dollars?

**M. Benson:** La perte se chiffre environ à 55 millions de dollars. Il s'agit donc d'épargner un certain pourcentage de ce 55 millions de dollars. Ce sera beaucoup plus que cela si on achète du matériel moderne, et on devra le faire bientôt puisque le matériel actuel se détériore.

**M. Forrestall:** Dans le domaine de l'aviation, surtout au niveau du transport régional, nous devons bientôt rationaliser le service régional et le nombre de sociétés qui l'assurent. La Commission a-t-elle pensé à ce domaine? A-t-on fait des études concernant le nombre de sociétés d'aviation et la façon dont elles assurent le service au public? Cela se fera-t-il bientôt? Étudiera-t-on bientôt cette question?

**M. Benson:** En ce qui concerne les services régionaux, on accorde une région à chaque société en vertu de la politique bien connue de tous. Ces sociétés fonctionnent depuis des années au Canada sans grandes subventions.

**M. Forrestall:** A combien s'élèvent ces subventions?

**M. Benson:** A environ 2 millions de dollars. Incidemment, les subventions vont toutes à EPA et à Québecair, les seules sociétés subventionnées.

En ce qui concerne le développement des autres sociétés, il semble que personne ne peut se contenter du nombre d'avions qu'il a déjà et on cherche toujours à prendre de l'expansion. Il y a le problème des transporteurs de troisième niveau. Nous avons fait une étude poussée en ce domaine et avons fait certaines recommandations au ministre après avoir consulté les compagnies et les provinces. Le gouvernement n'a pas encore pris de décisions à ce sujet, c'est-à-dire qu'aucune déclaration publique n'a encore été faite. L'étude a été très poussée.

**M. Forrestall:** La Commission a mis en train certaines études ...

**M. Benson:** Nous en avons déjà les résultats, et les transporteurs de troisième niveau, tous les gouvernements provinciaux et tous ceux qui en veulent un exemplaire peuvent en obtenir un.

**M. Forrestall:** Avons-nous vu ces études? Peut-on les avoir?

**M. J. W. Green (Directeur exécutif, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports):** Le ministre en a fait donner un exemplaire aux transporteurs aériens et aux gouvernements provinciaux. Je ne crois pas que le ministre ait déposé cette étude en Chambre.



[Text]

**Mr. Benson:** They were issued to the carriers and to the provincial governments. I am not sure whether they were tabled in the House or not by the Minister. It was a report by us to the Minister.

**Mr. Forrestall:** A report of the Commission asked for by the Minister?

**Mr. Benson:** Yes. The studies were directed by the Minister of Transport, we carried them out. It took quite a long time, about two or three years, I think. It was in process two or three years ago.

**Mr. Forrestall:** Tell us what you recommended.

**Mr. Benson:** I would rather have the report. We did not tell the government what to do. We said, there are alternatives, depending on what . . .

**Mr. Forrestall:** What do we have, six good basic regional carriers?

**Mr. Benson:** This was not on the regional carriers, this was on the third-level carriers. We have five regional carriers.

**Mr. Forrestall:** And another one large enough to be a regional carrier. But your study did not get into that; you stayed down at the third-level carrier.

**Mr. Benson:** Yes. We have made comments with regard to the third-level and the regional carriers, and the national carrier, and their relationship in some of our judgments.

**Mr. Forrestall:** I am just wondering how Quebecair and Nordair, for example, satisfy the demands of a tremendous increase in costs in an ever-narrowing corridor of activity. Simply, I was wondering whether or not they will both survive—that type of rationale—whether the Commission has looked at that.

**Mr. Benson:** We have talked about this. I think if you took a look at our decision when Air Canada and Nordair were applying to fly through Sudbury into Ottawa and down to Montreal . . .

**Mr. Forrestall:** That is right. That is what prompted the question.

• 2120

**Mr. Benson:** He indicated that there is a question here that has to be looked at or considered in the future where a third-level carrier develops a line, loses money initially and finally gets it to a stage where he is making some money on it or breaking even, and then the regional or the national carrier says, we are going to service that route.

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Benson:** And they are going to move jet equipment in. Of course, everybody wants jet equipment in there. But the other carrier has developed the route, and he could just be forced out; and we raised the question of whether or not there should be some system of compensation where that sort of thing takes place.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Benson.

[Interpretation]

**M. Benson:** Les transporteurs et gouvernements provinciaux en détiennent un exemplaire. Je ne sais pas si le ministre a déposé l'étude en Chambre ou non. C'est un rapport que nous avons donné au ministre.

**M. Forrestall:** Le ministre a demandé ce rapport à la Commission?

**M. Benson:** Oui. C'est le ministre des Transports qui a demandé que l'étude soit faite et nous l'avons faite. Cela a pris quelque temps, environ deux ou trois ans.

**M. Forrestall:** Quelles sont vos recommandations?

**M. Benson:** J'aimerais mieux avoir le rapport en mains. Nous n'avons pas dit au gouvernement ce qu'il devait faire. Nous lui avons dit qu'il avait certains choix dépendant . . .

**M. Forrestall:** Qu'avons-nous, six bons transporteurs régionaux?

**M. Benson:** Cette étude ne concernait pas les transporteurs régionaux, mais les transporteurs de troisième niveau. Nous avons cinq transporteurs régionaux.

**M. Forrestall:** Et un autre assez important pour être transporteur régional. Mais votre étude n'a pas abordé cette question; vous en êtes restés au domaine des transporteurs de troisième niveau.

**M. Benson:** Oui. Nous avons fait certaines observations concernant les transporteurs de troisième niveau et les transporteurs régionaux ainsi que le transporteur national et les relations qui peuvent exister entre ces transporteurs.

**M. Forrestall:** Je me demande comment Québecair et Nordair, par exemple, peuvent être rentables, vu la hausse énorme des frais et les activités qui diminuent sans cesse. Je me demandais tout simplement si ces sociétés pourraient survivre et si la Commission avait étudié cette question.

**M. Benson:** Nous en avons parlé. Si vous vous reportez à la décision que nous avons prise quand Air Canada et Nordair voulaient assurer le service de Sudbury à Ottawa et à Montréal . . .

**M. Forrestall:** C'est cela. C'est pourquoi j'ai posé la question.

**M. Benson:** Évidemment, à l'avenir on devra étudier la situation où le transporteur de troisième niveau instaure une ligne, perd de l'argent au début et réussit enfin à rentabiliser l'affaire pour voir un transporteur régional ou national reprendre ce service à son compte.

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Benson:** Il est alors question d'avions à réaction. Évidemment, tous veulent avoir des réactés. Mais c'est l'autre transporteur qui a fait tout le travail et peut s'en voir privé; nous avons donc demandé s'il ne devrait pas y avoir un mécanisme compensatoire dans de tels cas.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur Benson.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the Chairman of the Canadian Transport Commission about rail line abandonment. When you authorize this—I understand that they have to come through you and you authorize it—what happens to the land and the right of way that they have?

**Mr. Benson:** Here again I stand subject to correction if I make a wrong legal interpretation because I am not a lawyer, but as I understand the situation, once we rule that a branch line or a spur can be abandoned, we have no control over the land per se, but the railway may deal with it as it sees fit.

Sometimes when the railway makes an application for abandonment, someone will have indicated to them that they would like to use the land for a specific use and the railway will undertake to make the land available for that particular use.

**Mr. Whittaker:** They will?

**Mr. Benson:** They have. They have sometimes.

**Mr. Whittaker:** You mean it has happened.

**Mr. Benson:** It has happened.

**Mr. Horner:** Not often.

**Mr. Benson:** No, no. It has happened.

**Mr. Horner:** The Alberta government has made some claims.

**Mr. Benson:** Yes, it has happened in some instances. But it is not within our control to tell them what they must do with the land. That is the point I want to make.

**Mr. Whittaker:** Why would you not tell them? Why would you not make that a condition, that the land revert back to the Crown?

**Mr. Benson:** You would have to put that into the Railway Act so that we would have the authority to do it.

**Mr. Whittaker:** Have you recommended it?

**Mr. Benson:** It is not my job, really, to tell members of Parliament what kind of legislation we should have, unless I am asked to do so.

**Mr. Whittaker:** You mean you do not make any recommendations to the government on anything?

**Mr. Benson:** Not unless we are asked to make recommendations with regard to legislation. We are a regulatory body and not a legislative body. You could come and ask us.

**Mr. Whittaker:** You do not have to be a legislative body to make a recommendation.

**Mr. Benson:** Oh no, there are lots of people who make recommendations who have not the responsibility for them.

[Interprétation]

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions à poser au président de la Commission canadienne des transports concernant les voies désaffectées. Je crois comprendre que c'est votre commission qui autorise la désaffectation des voies et j'aimerais savoir ce qui arrive alors à la voie.

**M. Benson:** Je ne suis pas avocat et je puis donc avoir tort, mais lorsque nous accordons la permission de désaffecter une voie, la compagnie fait ce qu'elle veut du terrain.

Quand la compagnie demande la permission de désaffecter une voie, il arrive parfois que quelqu'un lui demande le terrain pour une fin précise et la compagnie en fait don.

**M. Whittaker:** Vraiment?

**M. Benson:** Oui, cela s'est déjà fait.

**M. Whittaker:** Cela s'est déjà fait?

**M. Benson:** Oui.

**M. Horner:** Pas souvent.

**M. Benson:** Non, non. C'est déjà arrivé.

**M. Horner:** Le gouvernement de l'Alberta a déjà fait certaines demandes.

**M. Benson:** Oui, c'est arrivé dans certains cas. Mais ce n'est pas à nous de dire à la compagnie quoi faire avec le terrain. J'aimerais le souligner.

**M. Whittaker:** Pourquoi ne le leur diriez-vous pas? Pourquoi une des conditions ne serait-elle pas que le terrain revienne à la Couronne?

**M. Benson:** Cette disposition devrait se trouver dans la Loi sur les chemins de fer pour que nous ayons ce pouvoir.

**M. Whittaker:** Avez-vous déjà fait une recommandation en ce sens?

**M. Benson:** Ce n'est pas à moi de dire aux députés quelle loi adopter, à moins qu'on ne me le demande.

**M. Whittaker:** Voulez-vous dire que vous ne faites jamais de recommandation au gouvernement à quelque propos que ce soit?

**M. Benson:** Pas à moins qu'on nous demande de faire des recommandations concernant une loi. Nous sommes un organisme de réglementation et non pas un organisme législatif. Vous pourriez toujours nous demander de le faire.

**M. Whittaker:** Point n'est besoin d'être un organisme législatif pour faire une recommandation.

**M. Benson:** Non, évidemment, il y a bien des gens qui font des recommandations et qui n'en sont pas responsables.



[Text]

**Mr. Whittaker:** How about these rights of way now? You are abandoning them, and the railways in many instances are making a pretty good buck out of it. Let us take the CPR for instance. A right of way reverts to Marathon Realty, and they are right in there to make as good a buck as they can out of this. Now, are you projecting your thinking far enough into the future where this type of right of way could once again become of some great use as far as transportation in Canada is concerned?

**Mr. Benson:** Under the existing legislation, I do not think we have any authority to tell them that. Now, there is the railway relocation legislation which was passed by Parliament—and there has not been a scheme approved at this point although they are moving on—in which the government does take control of the rights of way, working through the municipality, the provincial government, the federal Department of Urban Affairs, the federal Department of Transport and finally coming up to the Commission where the use of the land in these particular rights of way can be determined through the legislation as provided. But the general legislation under the Railway Act does not give us any authority, to say, you must use your abandoned right of way in such and such a way.

**Mr. Whittaker:** But, Mr. Chairman, if you were to project your thinking far enough ahead, and you thought that should be of some use at some time to the people of Canada, to the Government of Canada, to Canada as a whole, do you mean to say you would not make a recommendation to the government?

**Mr. Benson:** I think you would have to look at every right of way that was being abandoned. I could visualize situations where the land would never be used and it might better be disposed of to the farmers who are in the area, for example. There are other situations where it might become valuable in the future. I think you would have to take a look at every individual one.

**Mr. Whittaker:** Do you not think when you have a right of way that is running through there, you would be better to lease that, if you are talking about farmers?

• 2125

Mr. Chairman, I have a specific incident. They are talking about the abandonment of the CPR line south of Penticton, this is from the village of Osoyoos, where the CPR are now paying about \$600 a year in taxes. But the village of Osoyoos somehow or other, in error, erected a 10-by 15-foot bath house on the CPR right-of-way, and they are asking them \$1,400 a year to lease this property. That is about one-fiftieth of the total amount of land they have there, so what we are talking about is a \$70,000, or better, property. Yet they get it assessed so low that they only pay a total of about \$600 a year in taxes. The village of Osoyoos is not going to complain too much about the abandonment of this railway, but they would certainly like to have the right-of-way reserved for a cut-off for their highways and/or for their park—the railway right-of-way lies very close to the lake, or they would not have put a bath house there.

This is the kind of thing we are talking about. I am sure that they would rather deal with the Crown at any time, when you have a right-of-way in that area and Marathon Realty are standing there waiting with bated breath to grab this so they can make another big buck for their shareholders. You have to say whether they abandon it or not. Why do you not recommend, if it has to be to the Parliamentarians, they revert this type of thing to the Crown.

[Interpretation]

**M. Whittaker:** Pour en revenir au droit de passage? Les chemins de fer en tirent un bon profit. Prenons le CP, par exemple. Le droit de passage revient à *Marathon Realty* et voilà cette société qui fait le gros magot. On devrait penser à l'avenir où cette voie pourrait être importante pour le transport au Canada.

**M. Benson:** Je ne crois pas que nous puissions exiger cela en vertu de la loi actuelle. Cependant, le Parlement a adopté une loi concernant les changements et, même s'il n'y a pas de plan adopté encore à ce sujet, le gouvernement prévoit reprendre l'emprise par le biais des municipalités, des gouvernements provinciaux, du ministère des Affaires urbaines, du ministère des Transports et, enfin, de la Commission. L'utilisation de l'emprise se décidera comme il est prévu par la loi. Mais, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, nous n'avons pas le pouvoir d'exiger que les emprises servent à telle ou telle fin.

**M. Whittaker:** Mais, monsieur le président, si vous essayez de faire des prévisions à long terme, et que vous croyez que ce pourrait être utile aux Canadiens, au gouvernement du Canada, au Canada tout entier, voulez-vous dire que vous ne feriez pas de recommandation au gouvernement?

**M. Benson:** On doit étudier chaque cas de voie désaffectée. Parfois, mieux vaudrait céder le terrain aux agriculteurs de la région. Ailleurs, le droit de passage pourrait devenir important pour les modes de transport de demain. Il faut étudier cela cas par cas.

**M. Whittaker:** Lorsqu'il s'agit d'agriculteurs, ne vaudrait-il pas mieux louer le terrain plutôt que de le céder?

Monsieur le président, j'ai un exemple précis. On parle de désaffecter la voie du CP au sud de Penticton, à partir d'Osoyoos, où le CP paie environ \$600 l'an en taxe. Mais le village d'Osoyoos, par erreur, a construit une maison de bain de 10 pieds sur 15 sur le droit de passage du CP et cette société loue maintenant ce terrain \$1,400 l'an au village. C'est environ un quinzième de tout le terrain que cette société possède dans le village et il s'agit donc d'une valeur immobilière d'environ \$70,000. Cependant, il ne verse que \$600 de taxe. Le village d'Osoyoos ne se plaint pas de la désaffectation de cette voie, mais il aimerait certainement qu'une partie du terrain lui soit cédée pour qu'il puisse y faire passer des routes ou y installer un parc, car le terrain du CP donne sur le lac, sinon il n'y aurait pas construit une maison de bain.

C'est de ce genre de situation qu'il s'agit. Il est toujours mieux d'avoir à faire à la Couronne, surtout quand le droit de passage appartient à *Marathon Realty* qui n'attend que le moment propice pour faire un autre gros magot pour ses actionnaires. Vous devriez décider si la société doit abandonner ce droit de passage ou non. Pourquoi ne faites-vous pas des recommandations de ce genre aux parlementaires, c'est-à-dire que ces terrains devraient revenir à la Couronne.

[Texte]

**Mr. Benson:** That is not a question over which we have jurisdiction at present. We can say, "You can abandon", or "You cannot abandon." Once we say, "You can abandon," if it is CPR the property becomes the property of CPR. Once we authorize the abandonment we have no control over the property. This is subject to interpretation by my legal officials, but I think I am correct, if we say, "You can abandon," we have no control over the property. We cannot say, "You can abandon if you turn the property over to the Crown." Under existing legislation provided by the Parliament of Canada, and you are the people who make the legislation, we have not the authority to direct the disposition of the land. If that is what Parliament wishes, and Parliament prepares that kind of legislation, of course we will adhere to it.

**Mr. Whittaker:** Earlier you said that you might be able to, or you could, direct some negotiations with a city...

**Mr. Benson:** No, I do not think I said that. I said sometimes the railways do this, they indicate that they will use it for a particular purpose. But we cannot force them to do that.

**Mr. Whittaker:** I would like to ask you, sir, a direct question: What do you think of this? Do you think these rights-of-way should not revert to the Crown?

**Mr. Benson:** The right-of-way becomes private property—that is in the case of the CPR and railroads other than the CNR in Canada—once it is no longer used as a railway corridor. If Parliament decides that they want, somehow, to encroach on this private property and direct how it is to be disposed of, that is a matter for Parliament, that is not a matter for me. I do not think I would be justified in having that kind of authority.

**Mr. Whittaker:** Do you not think Parliament would look very favourably on a recommendation from an august body such as yours?

**Mr. Benson:** I am not sure that I would want to make that kind of recommendation as to the disposition of private property in Canada. I think that is something for you parliamentarians to decide, how private property is to be disposed of in the country. I do not think that is our duty as a regulatory agency.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Cadieu.

**Mr. Cadieu:** Mr. Chairman, I have a supplementary on the same topic. A rail line that was built through an area in my constituency 40 years ago or a little better and that right of way is there yet. I have an application from the town that is served by a highway and this town council has applied to purchase this land that goes through town to build a senior citizens' lodge on it. I cannot get permission to do it. I have tried and it has been three months of passing the buck.

**Mr. Benson:** Is it owned by the CNR or the CPR?

**Mr. Cadieu:** The CNR.

**Mr. Benson:** It is government owned now. The Canadian National Railway...

[Interprétation]

**M. Benson:** Cela ne relève pas de notre compétence à l'heure actuelle. Nous pouvons accorder ou non la permission de désaffecter la voie. Le terrain revient alors au propriétaire, soit le CP dans le cas qui nous intéresse. Nous n'y pouvons rien de plus. Mes avocats me corrigeront s'il y a lieu, mais lorsque nous accordons la permission de désaffecter une voie, nous n'avons rien à dire sur le terrain. Nous ne pouvons poser de conditions. En vertu des lois actuelles du Parlement du Canada, et c'est vous qui adoptez les lois, nous ne pouvons rien exiger en ce domaine. Si le Parlement désire que nous fassions ce genre de choses le Parlement adoptera une loi en ce sens et nous nous y conformerons.

**M. Whittaker:** Vous avez dit plus tôt que vous pourriez peut-être aider une ville à négocier...

**M. Benson:** Non. Je ne crois pas avoir dit cela. J'ai dit qu'il arrivait parfois que les chemins de fer le faisaient, mais nous ne pouvons les y obliger.

**M. Whittaker:** Franchement, monsieur, qu'en pensez-vous? Ne croyez-vous pas que ces droits de passage devraient revenir à la Couronne?

**M. Benson:** Le terrain sur lequel se trouve le droit de passage devient propriété privée, dans le cas du CP et des autres chemins de fer du Canada, excluant le CN, quand le terrain ne sert plus au passage de la voie ferrée. Si le Parlement désire qu'il en soit autrement, c'est à lui de le décider, pas à moi. Je ne crois pas que je devrais avoir ce genre de pouvoir.

**M. Whittaker:** Ne croyez-vous pas que le Parlement étudierait sérieusement une telle proposition surtout si la recommandation en était faite par une commission aussi distinguée que la vôtre?

**M. Benson:** Je n'aimerais pas faire une telle recommandation concernant la propriété privée au Canada. Je crois que c'est à vous, parlementaires, de décider des droits concernant la propriété privée dans notre pays. Je ne crois pas que ce soit-là le devoir d'un organisme de réglementation.

**Le président:** Merci, monsieur Whittaker.

Monsieur Cadieu.

**M. Cadieu:** Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à poser à ce sujet. Il y a un peu plus de 40 ans, on a construit une voie dans une certaine région de ma circonscription et le droit de passage existe toujours. La ville, desservie par une route, voudrait acheter cette bande de terrain pour construire un foyer pour personnes âgées. Je n'ai pas encore pu obtenir l'autorisation nécessaire. Cela fait trois mois qu'on me renvoie de Caïphe à Pilate.

**M. Benson:** Ce terrain appartient-il au CN ou au CP?

**M. Cadieu:** Au CN.

**M. Benson:** Le terrain appartient maintenant au gouvernement. Le Canadien National...



[Text]

**Mr. Cadieu:** The town council has been after me and I would like to find out where I could get information to give them the permission where they could get...

**Mr. Benson:** You would have to go to the CNR. It is the CNR's property and you would have to go to them. We have no authority over it. You have to go to the CNR and say, "Look, we want to buy it".

**Mr. Cadieu:** Yesterday they were to phone me back on it but I did not get the phone call. This is one of the problems and this has been lying there for 40 years. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I have a question on the passenger rail service into the Maritimes. In view of the announcement that was made a month or so ago about the new planning and thinking for rail service what is the Commission's position with regard to protecting the residents in Atlantic Canada regarding the continuation of passenger rail service?

**Mr. Benson:** We have indicated, I believe, in our statement on the examination of the transcontinental and the railway service serving basically from Montreal to the West Coast that we are going to look at that first. After we have looked at that we will undoubtedly have hearings on the service in the Maritime Provinces. No railway service in Canada will be cut off without a hearing.

**Mr. Harquail:** Without a hearing.

**Mr. Benson:** No; no way. That is passenger service.

**Mr. Harquail:** Moving over to air passenger service, you conducted some hearings a year and a half or two years ago in Atlantic Canada. I am wondering what the status is now on the applications that are in for a third-level carrier in Atlantic Canada.

**Mr. Benson:** You are speaking of the air hearings?

**Mr. Harquail:** Yes.

**Mr. Benson:** Yes, we had hearings in Atlantic Canada and I have had the privilege of sitting on these hearings throughout the Maritime Provinces. I thought at the time they went pretty well because there was a general improvement in service in the Atlantic Provinces as a result of the airlines having to face up to their customers in the Atlantic Provinces. Recently, there have been some applications from three or four carriers in the Atlantic Provinces, including EPA, to provide additional services in the Atlantic Provinces. Since there is more than one carrier asking to provide these services we will have to hold hearings.

I was discussing today the question of when we could hold those hearings. We are thinking in the area of June but I cannot promise that at this time because I have difficulty with regard to commissioners and the fact that we are having to have all these rail hearings at the same time; so I cannot fix the date exactly. In the relatively near future we will have hearings on these particulars.

[Interpretation]

**M. Cadieu:** Le conseil municipal ne cesse de m'en parler et j'aimerais bien savoir qui pourrait lui donner l'autorisation...

**M. Benson:** Le CN. C'est le terrain du CN. Cela ne relève pas de notre compétence. Vous devez préciser au CN que vous voulez l'acheter.

**M. Cadieu:** On devait me rappeler à ce sujet hier, mais cela n'a pas été fait. Voilà un des problèmes et cela fait 40 ans que cela traîne. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Cadieu. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Monsieur le président, j'ai une question à poser concernant le service voyageurs dans les Maritimes. Suite à la déclaration qui a été faite il y a environ un mois concernant la planification des services voyageurs, que fait la Commission pour assurer ce service dans cette région?

**M. Benson:** Je crois qu'il est dit clairement dans notre déclaration que nous étudions d'abord les services de Montréal à la côte ouest. Ensuite, il y aura certainement des audiences concernant le service dans les provinces maritimes. Il n'y aura aucun retrait de service au Canada sans audience.

**M. Harquail:** Sans audience.

**M. Benson:** Non, pas du tout. Il s'agit de services aux voyageurs.

**M. Harquail:** En ce qui concerne le transport aérien, il y a eu des audiences, il y a environ deux ans, dans les Maritimes. Qu'en est-il des demandes concernant les transporteurs de troisième niveau pour les Maritimes?

**M. Benson:** Il s'agit des audiences concernant le transport aérien?

**M. Harquail:** Oui.

**M. Benson:** Oui, ces audiences ont eu lieu et j'ai eu l'honneur d'y assister. J'ai trouvé que tout cela s'était très bien déroulé parce qu'il y a eu une amélioration générale des services dans les provinces de l'Atlantique, puisque les transporteurs ont dû répondre à certaines questions de leurs clients dans cette région. Tout dernièrement, trois ou quatre transporteurs, y compris EPA, ont demandé d'augmenter leurs services dans cette région. Puisqu'il y a des demandes provenant de plus d'un transporteur, il devra y avoir des audiences.

Nous en avons parlé aujourd'hui et nous croyons, sans rien promettre, que les audiences pourraient avoir lieu au mois de juin, mais nous manquons de commissaires et les audiences concernant les chemins de fer se déroulent encore; je ne puis donc fixer de date précise. Mais il y aura des audiences dès que possible.

[Texte]

**Mr. Harquail:** So once again you are indicating that in any event prior to any awarding of a licence there would have to be hearings.

**Mr. Benson:** Yes, that is generally the case. Sometimes we award a temporary licence where people are pressing for a service and that is subject to variation or an award to somebody else when a hearing is heard.

**Mr. Harquail:** In those air hearings they were discussing the whole question of service into the Maritimes—passenger, freight, all aspects—the Chambers of Commerce came in with briefs and so on. I am just wondering what were the findings of the Commission; did you come up with any decisions? What were the results of these hearings?

**Mr. Benson:** We reported to the Minister at the time and that report is available. As a matter of fact the main carriers that were serving were EPA and Air Canada. They came to an agreement at that time; for example, the service was put directly into PEI. EPA was granted another couple of routes that came up in return through other points into Montreal and there was a change in the freight service. Quite a few changes took place as a result.

**Mr. Harquail:** For my information, what does your Commission do in terms of other related facilities to provide a good service in runways, airport facilities and so on?

• 2135

**Mr. Benson:** If we hold hearings such as we were requested to do by the Minister at that time—these were general hearings and they are not the kind that normally the Commission would carry out on its own impetus. They were requested by the Minister. We did refer to some of the facilities and recommended that the Ministry review certain aspects of available facilities in the maritime provinces, but we have no right to order a change in facilities and so on. One of the things we have to take into consideration in deciding whether we are going to grant somebody a licence is what kinds of facility are there and are likely to be there, provided by the Ministry of Transport. We cannot force the Ministry to do this. That is not our job, and rightly so.

**Mr. Harquail:** You do not get into the area of recommending whether—if you grant a licence, as you say, to a carrier but they are lacking in some of the points they are going to service, lacking facilities, you do not get into the area of recommending...

**Mr. Benson:** We try not to give a licence for a certain level of carrier unless there appear to be facilities to provide for that level of carrier, or the Ministry has indicated publicly that it intends to do it. We have no right to instruct the Ministry to do this.

**Mr. Harquail:** But you concern yourself with the over-all picture of the total package of facilities available to provide an excellent service to the travelling public in that area.

**Mr. Benson:** Oh, yes. We did that in our hearings. I think if you look at the report which I will be pleased to send you we outline what we found in this regard.

**Mr. Harquail:** But you do not get into specifics about recommending any facilities.

[Interprétation]

**M. Harquail:** Donc, avant qu'on ne puisse accorder de permis, il doit y avoir audience?

**M. Benson:** Oui, c'est habituellement le cas. Nous accordons parfois un permis temporaire quand les gens réclament certains services, mais quelqu'un d'autre peut se voir accorder un permis permanent après audience.

**M. Harquail:** Lors des audiences dont nous venons de parler, il a été question de tout le service dans les provinces maritimes, services aux voyageurs, transport de marchandises, etc. et les chambres de commerce ont présenté des mémoires et ainsi de suite. Qu'a décidé la Commission? Quel a été le résultat de ces audiences?

**M. Benson:** Nous avons présenté un rapport au ministre à l'époque et il est disponible. Les deux transporteurs principaux étaient EPA et Air Canada. Ils en sont alors venus à un accord; par exemple, il y a un service direct à l'Île du Prince-Édouard. En retour, EPA a obtenu d'autres lignes jusqu'à Montréal et le service de marchandises a subi quelques modifications. Il y a eu bien des changements.

**M. Harquail:** Pour ma gouverne, que fait votre Commission pour s'assurer que le service est bon en ce qui concerne les pistes d'atterrissage, les aérogares et le reste?

**M. Benson:** C'est le ministre qui nous avait demandé, à l'époque, que ces audiences aient lieu. Il ne s'agissait pas du genre d'audiences que la Commission tiendrait par elle-même. Nous avons fait mention de certaines de ces choses et recommandé que le ministère revoie certains aspects des installations des provinces Maritimes, mais nous n'avons pas le droit d'exiger de modifications. Lorsqu'il s'agit d'accorder un permis à quelqu'un, nous devons tenir compte du genre d'installations qui existent et pourraient être offertes par le ministère des Transports. Nous ne pouvons exiger du ministère qu'il le fasse. Ce n'est pas là notre travail.

**M. Harquail:** Si vous accordez un permis à un transporteur, vous ne faites aucunes recommandations concernant les installations...

**M. Benson:** Nous essayons de ne pas accorder de permis à un transporteur à moins que les installations semblent pouvoir suffire à la tâche ou que le ministère ait déclaré publiquement que ces installations seront fournies. Nous ne pouvons obliger le ministère à le faire.

**M. Harquail:** Vous vous intéressez, néanmoins, à tous ces aspects de la question.

**M. Benson:** Oui. Nous l'avons fait lors de nos audiences. Si vous étudiez le rapport que je me ferai un plaisir de vous faire parvenir, vous verrez que nous avons abordé cet aspect de la question.

**M. Harquail:** Mais vous ne faites pas de recommandations précises concernant les installations.



[Text]

**Mr. Benson:** We simply recommended that they review certain matters, that the Ministry do this. I believe this has been done, generally speaking.

**Mr. Harquail:** Do you see a date that the hearings might go on, and when we might have a decision with regard to the services?

**Mr. Benson:** If we can have hearings in June—I do not really want to promise that at this time because it is a matter of arrangements of commissioners and how we can hold the hearings. We usually try not to postpone our decisions too long afterwards. When the hearings are finished and we have read the evidence, we try to get them out as fast as we can.

In air hearings this is not too bad. The decisions come out fairly fast. We had a hearing in Churchill a couple of weeks ago and I think the decision is coming out today, or within a few days now. The hearing just ended about three weeks ago, so it usually does not take too long.

**The Chairman:** Mr. Condon.

**Mr. Condon:** I have a few questions relating to Mr. Harquail's question. You mentioned to Mr. Horner that one of the reasons passenger rail service is taken off or you decide to close it down is because it is losing money. What investigations do you make prior to and during your hearings to make that decision?

**Mr. Benson:** If you take a look at our annual report you will see the losses as determined by the costing methods of the Commission, which I indicated were developed over a number of years, and the money lost on each service. You start with that. You have this, and this is determined each year. The railways always claim more of a loss than we end up paying them. We look at the costs very closely. Then if they make an application for abandonment of the passenger service, we hold a public hearing and we allow people to make representations beyond the cost factors that we have at our disposal to look at what the loss of the service is.

As I indicated, since I have been Chairman of the Commission very few passenger services have been abandoned. Perhaps that is a matter of chance because the big review, the five-year review, is coming up as of now, not a year ago or two years ago.

**Mr. Condon:** Fine. When you look at this particular area you look at dollars and cents and you look at the people complaining about the closing of the passenger line, I assume. Does your committee investigate the service over the past 10 years? You seem to be just reacting to pressures of dollars and people complaining about closing the line.

What I am trying to get at is this. Do you go back 10 years and investigate the times the trains arrive, the times the trains leave, the condition of track which would dictate the service, the attitude of not only the people who are riding the trains but the ones who are manning them? Do you go into that detailed area?

**Mr. Benson:** We do to the best of our ability. I think an example would be the hearings we had in Toronto, as you recall, a year or two ago. We went into this pretty thoroughly. There is no doubt that the system we have of subsidizing passenger service in Canada, whereby the railways are paid 80 per cent of a loss on their passenger service, is not one that provides an incentive for them to invest in new equipment and perhaps provide a better service.

[Interpretation]

**M. Benson:** Nous recommandons tout simplement que le ministère étudie certaines choses. En général, je crois qu'on l'a toujours fait.

**M. Harquail:** Savez-vous quand pourraient se tenir les audiences et quand nous pourrions connaître votre décision concernant ces services?

**M. Benson:** Si nous pouvions tenir les audiences en juin—je ne puis rien promettre, parce que tout dépend des commissaires et des modalités des audiences. Nous essayerons de faire connaître notre décision dès que possible après l'audience.

Lorsqu'il est question de services aériens, cela va assez vite. Il y a eu une audience à Churchill il y a quelques semaines et je crois que la décision sera connue aujourd'hui ou dans quelques jours. L'audience a eu lieu il y a 3 semaines, c'est donc très rapide.

**Le président:** Monsieur Condon.

**M. Condon:** J'ai quelques questions qui suivent celles de M. Harquail. Vous avez dit à M. Horner qu'on décide de retirer le service voyageurs lorsque ce n'est plus rentable. Quelles études faites-vous pour fonder votre décision?

**M. Benson:** Si vous étudiez notre rapport annuel, vous verrez qu'on calcule les pertes en se servant des méthodes de prix de revient de la commission, méthodes qui, je l'ai souligné, sont le fruit de plusieurs années d'expérience; il y a aussi le montant des pertes pour chaque service. Voilà le point de départ. Cela se calcule chaque année. Les réclamations des chemins de fer sont toujours plus élevées que ce que nous finissons par leur rembourser. Les coûts sont scrutés à la loupe. Si une société de chemins de fer demande le retrait des services voyageurs, il y a des audiences publiques où les gens nous font connaître leur point de vue sans qu'il soit toujours question d'argent.

Je l'ai déjà dit, depuis que je suis président de la commission, il y a très peu de suppression de services voyageurs. C'est peut-être question de hasard puisque la revue quinquennale se fait cette année et n'a pas été faite il y a un ou deux ans.

**M. Condon:** Parfait. Lorsqu'il est question de ce domaine précis, j' imagine qu'il est question de gros sous et de gens qui se plaignent de la suppression de services. Votre Comité étudie-t-il les services offerts pendant les 10 dernières années? Vous ne semblez vous intéresser qu'aux questions de gros sous et de gens qui se plaignent.

Voici à quoi je veux en venir. Vous reportez-vous 10 ans en arrière pour étudier l'heure d'arrivée et de départ des trains, et les conditions qui pourraient influencer ces deux facteurs, l'état des voies, l'attitude, non seulement des voyageurs, mais des exploitants? Faites-vous une analyse détaillée à ce point?

**M. Benson:** Nous faisons de notre mieux. Je pourrais vous citer en exemple les audiences que nous avons eues à Toronto, vous vous en souviendrez, il y a 1 an ou deux. La question a été étudiée en détails et il ne fait aucun doute que la subvention des trains de voyageurs aux termes de laquelle les sociétés ferroviaires touchent 80 p. 100 de leurs pertes sur ces réseaux, ne les encourage guère à investir dans de l'équipement nouveau et ainsi à assurer un service meilleur.

[Texte]

[Interprétation]

• 2140

Whether, if they provided a better service they would lose even more money, is a matter I think one can examine; it is very difficult to determine. As I was pointing out a little earlier, the best passenger train services in the world, the French, the British to some degree, the German, the Japanese, are all losing huge amounts of money. But it may be that it is a decision of the political bodies, the parliaments in these countries, that that kind of loss is more acceptable than spending money to have more highways or more airports and this sort of thing. That is a policy decision rather than the kind of decision we have to make as a commission.

We are glad to look into it—and we have looked into it and made studies on the relative costs and rate of subsidization of various modes of transportation in Canada. Our research department has done this and, indeed, we have a publication or two on this that we would be glad to provide members of the Committee with. As a matter of fact, I think I have asked that members of Parliament be sent a list of all the research we have done, so that if they are interested in particular research projects that were carried out we could provide them.

**Mr. Condon:** Mr. Chairman, to Mr. Benson, I think the ultimate goal of all servicing operations, whether it be air, rail, or bus, is to service the public. I am just questioning whether your commission is going far enough. Maybe, as you say, it is the duty of parliament to do this. But I take the train quite frequently from Toronto to Ottawa and I have been over that track from Napanee to Ottawa. Really, it takes too long to get to Ottawa. The conditions and the servicing should be studied. There is no reason why that service could not be a paying proposition—or if not a paying one, we could aim at less subsidy.

But it seems to me, as you have mentioned, that they let it go downhill. I worked on the railroad back in the early fifties, and the attitude of the people working for the railroad was simply the one I am stating to you now: if they do not want passenger service, let us reduce the service and we will get rid of it. This approach has been very successful in the last 20 years, as you are aware.

**Mr. Benson:** There is no doubt that if one takes the last 25 years, the use of the railways ...

**Mr. Condon:** Twenty; let us not push it too far.

**Mr. Benson:** ... has declined. One can discuss and consider the factors involved in this reduction and there is no doubt that they are complex. The use of the automobile for goodness sake; the number of automobiles has trebled in that period of time. Highways are much better. So it is really a set of complex factors.

Now maybe these are changing. People are worrying about the use of energy now. We are worrying about our resources that are becoming scarce. I think Parliament and people in the transportation industry generally have to think about what the future should be; what kind of transportation do we want in a country such as Canada in the future? And I am sure they are doing this.

Il est difficile de répondre à la question de savoir si en assurant un service meilleur les sociétés perdraient davantage encore. Ainsi que je l'ai dit tantôt, les meilleurs services ferroviaires du monde, à savoir le réseau ferroviaire français et dans une mesure moindre ceux de l'Allemagne et du Japon perdent tous énormément d'argent. C'est sans doute les instances politiques de ces pays qui ont décidé qu'il vallait mieux perdre de l'argent ainsi que de consacrer davantage de fonds à la construction d'autoroutes et d'aéroports. Il s'agit d'une décision de politique, qui ne relève pas en principe de notre compétence.

Nous avons étudié la question et effectué des études sur les coûts relatifs et les taux de subventions de différents modes de transport existant au Canada. Les études ont été effectuées par notre département de la recherche et si vous le voulez, nous nous ferons un plaisir de remettre quelques documents à la disposition des membres du Comité. J'ai d'ailleurs donné ordre que tous les députés reçoivent les listes des travaux de recherche que nous avons effectués, ce qui leur permettra de demander ceux qui les intéressent plus particulièrement.

**M. Condon:** En dernière analyse, les sociétés de transport aérien, ferroviaire ou d'autobus, ont toutes pour objectif de servir le public. Mais je me demande si votre commission a fait toutes les enquêtes qui s'imposent. Ce serait peut-être au Parlement de le faire comme vous l'avez dit. Il m'arrive fort souvent de prendre le train entre Toronto et Ottawa, en passant notamment par le tronçon Napanee-Ottawa. J'estime que ce trajet est trop long et il faut dès lors étudier la question à fond. Il n'y a aucune raison pour laquelle les chemins de fer ne sont pas rentables ou au moins qu'ils aient besoin de moins de subventions.

En ce qui me concerne, j'ai l'impression que les sociétés ferroviaires ont permis que les choses périssent. Lorsque je travaillais aux chemins de fer dans les années 1950, on disait couramment que si le public ne désire pas avoir de trains de voyageurs, qu'à cela ne tienne, on va les supprimer. Cette attitude, comme vous le savez bien, a porté ses fruits au cours des 20 dernières années.

**M. Benson:** Il ne faut aucun doute qu'au cours des 25 années écoulées, le taux d'utilisation des chemins de fer ...

**M. Condon:** N'exagérons pas. Vingt années.

**M. Benson:** ... a diminué très sensiblement. Ce phénomène est dû à une multiplicité de raisons, entre autres, l'utilisation de la voiture dont le nombre a triplé au cours de cette période. Les autoroutes, elles aussi, se sont beaucoup améliorées. Donc les raisons sont multiples.

Mais les attitudes changent actuellement et les gens s'inquiètent de l'utilisation de l'énergie et de nos ressources énergétiques qui diminuent. Le Parlement aussi bien que les responsables des transports doivent réfléchir à l'avenir et notamment aux modes de transports dont un pays tel que le nôtre aura besoin. Je ne doute point d'ailleurs que c'est ce que font les intéressés.



[Text]

**Mr. Condon:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Condon.

Mr. Schumacher.

**Mr. Schumacher:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all I would like to thank the Committee for its courtesy in allowing me to participate as I am not a regular member of the Committee at present.

Mr. Benson, what regulatory power has the commission over foreign air carriers that come into Canada and the type of service they provide?

**Mr. Benson:** Well, first of all the number of foreign air carriers from various countries that may service particular points in Canada is decided in negotiation between the Canadian government and the foreign government or governments. The Commission acts in an advisory capacity, here, indicating that, if you give such and such to, say, the Germans, you will need to get this, in return, to get a fair deal. Okay, we have done that.

Now, when they are providing the service into Canada, we really have very little control over the kind of passenger service they provide. You know, the Ministry of Transport, has control over the safety of the aircraft, and so on.

• 2145

We have control with regard to carriers, in Canada. One of the things that is interesting is where we have, in the past, protected Canadian carriers to make sure there was not capacity dumping in Canada.

**Mr. Schumacher:** My problem, Mr. Chairman, is that Western Airlines flies south, from Calgary, and it really gives terrible service.

Now, once these routes are agreed upon, is there no way that these people can be forced to give proper service? Do they keep their monopoly on the route until the next round of negotiations commences? How do you keep them in line?

**Mr. Benson:** We can demand consultation, if their service is terrible, as you are contending about Western Airlines...

**Mr. Schumacher:** I am.

**Mr. Benson:** ... which is under the jurisdiction of the CAB. If we have complaints, with regard to Western Airlines, we will bring them to the attention of CAB, who, in turn, can deal with that carrier which is an American carrier.

**Mr. Schumacher:** Because, for example, they will take people from Calgary, get them to Denver, and, after giving them a confirmed ticket through, then, tell them they are on standby. They have to sit, there, for a day or two.

**Mr. Benson:** Well, the CAB in the United States are pretty tough with regard to making American carriers provide the service, within the United States, that they are supposed to provide.

[Interpretation]

**M. Condon:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Condon.

Monsieur Schumacher.

**M. Schumacher:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens tout d'abord à remercier le Comité de m'avoir permis de participer aux délibérations du Comité à titre de membre permanent.

Monsieur Benson, pourriez-vous nous dire dans quelle mesure la Commission est habilitée à réglementer les services fournis par les sociétés aériennes étrangères travaillant au Canada.

**M. Benson:** Pour commencer, le nombre de sociétés étrangères autorisées à desservir différentes régions du Canada est fixé à l'issue de négociations entre notre gouvernement et le gouvernement étranger intéressé. La Commission agit à titre consultatif en ce qui concerne les accords conclus avec les différents pays.

En ce qui concerne les services fournis par les sociétés étrangères travaillant au Canada, ceci ne relève pas de notre compétence. Par contre, la sécurité des avions est du ressort du ministère des Transports.

Nous contrôlons le nombre de transporteurs aériens arrivant au Canada de façon à ce qu'ils ne fassent pas de dumping et à protéger ainsi nos propres transporteurs.

**M. Schumacher:** Je voulais soulever la question de la société Western Airlines qui assure des vols vers le sud au départ de Calgary et dont le service laisse beaucoup à désirer.

Lorsque les itinéraires ont été fixés, n'y a-t-il pas moyen d'obliger ces sociétés à assurer un service adéquat? Est-ce qu'elles sont assurées de leur monopole jusqu'aux prochaines négociations? Comment faites-vous pour les contrôler?

**M. Benson:** Si nous constatons que le service est effectivement très mauvais, nous exigeons que des consultations aient lieu; en ce qui concerne Western Airlines dont le service d'après vous serait très mauvais...

**M. Schumacher:** C'est exact.

**M. Benson:** ... cette société relève de la compétence de la CAB à laquelle nous faisons les réclamations en cas de besoin, la société Western Airlines étant une société américaine.

**M. Schumacher:** Il arrive par exemple que des passagers au départ de Calgary à qui on avait donné une place à destination de Denver se voient dire ensuite qu'ils sont en liste d'attente. Ce qui les oblige à attendre un jour ou deux.

**M. Benson:** En ce qui concerne les États-Unis même, je sais que la CAB est très stricte du point de vue de la qualité des services exigés des transporteurs américains.

## [Texte]

They are penalties, as you know, for giving people a reservation and, then, not being able to transport them. There is a cash penalty.

**Mr. Schumacher:** The proper procedure, then, to have...

**Mr. Benson:** Bring it to our attention, and we will take it up with the CAB.

**Mr. Schumacher:** Well, I will do that.

My other question may have been asked. I am not sure. I was late coming in. Last week, in the newspapers, there was a story about how much the railway companies had lost in the movement of grain. Does the CTC subsidize the movement of grain, in any way, as a result of the statutory rates, the pro rates?

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Schumacher:** That is there so-called loss.

**Mr. Benson:** The CTC does not subsidize the movement of grain.

**Mr. Schumacher:** Does the government?

**Mr. Benson:** I think that is a better question for the President of the Treasury Board than for me. You know, there are so many things involved in this. There is grain storage and there are all sorts of things. I do not feel it is my function to answer it.

**Mr. Schumacher:** But, as far as you are concerned, no governmental money flows through your body to subsidize the...

**Mr. Benson:** Yes. There may be some subsidies with regard to grain coming off subsidized lines, such as branch lines, which we must pay the cost of. So, if there is only grain coming off that line, then, we are paying the railways for keeping that line there.

**Mr. Schumacher:** What bothers me about the story, is that I do not see how they can come up with any figure, at the present time, when you consider that a large part of the cost, of moving this grain, is in these gondola cars that the federal government has bought and paid for. No deal has been made, with the railway company, as to the cost of the usage of those cars.

**Mr. Benson:** As you know, there is a commission looking into the cost of transportation of grain, at the present time. I do not think that I should comment any further.

**Mr. Schumacher:** Fine. Those are my questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you Mr. Schumacher. Mr. Young.

**Mr. Young:** Thank you Mr. Chairman. I had some longer questions to ask, but time is running on, and I know a few of the other gentlemen would like to ask some questions. Perhaps I might pose a couple of short ones to Mr. Benson.

With regard to the ConRail arrangements, I think there have been some recent arrangements, with Canadian National, specifically with respect to transborder pulling of, and makeup of, trains. I understand that there are some problems in border areas, and a particular one, in my constituency, in the Fort Erie area, with the development of these new contracts where there seems to be a certain loss of jobs and loss of work for crews. It is my understanding that ConRail crews are going to be pulling from

## [Interprétation]

Des amendes sont notamment prévues lorsque la société n'assure pas le transport de personnes ayant obtenu une réservation ferme.

**M. Schumacher:** Ce qu'il faut faire donc...

**M. Benson:** Ces cas doivent nous être signalés, après quoi nous en discutons avec la CAB.

**M. Schumacher:** C'est ce que je vais faire.

Il se peut que ma deuxième question ait déjà été posée, car je suis arrivé en retard à la réunion. Un article a paru dans la presse la semaine dernière concernant les pertes essuyées par les sociétés ferroviaires pour le transport de céréales. Est-ce que la Commission canadienne des transports subventionne le transport des céréales conformément aux tarifs statutaires?

**M. Benson:** Non.

**M. Schumacher:** C'est-à-dire leurs soi-disant pertes.

**M. Benson:** La Commission canadienne des transports ne subventionne pas le transport des céréales.

**M. Schumacher:** Est-ce que le gouvernement le subventionne?

**M. Benson:** C'est une question que vous devriez adresser au président du Conseil du Trésor. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, entre autres l'entreposage des céréales. Mais il ne m'appartient pas de vous répondre.

**M. Schumacher:** Mais vous ne subventionnez donc pas...

**M. Benson:** C'est exact. Toutefois nous sommes tenus de payer le transport des céréales acheminées sur les voies subventionnées, telles les lignes d'embranchement; en pareil cas, nous payons les sociétés ferroviaires pour leur permettre d'en assurer l'existence.

**M. Schumacher:** Je ne comprends pas comment les sociétés ferroviaires arrivent à établir des chiffres alors qu'à l'heure actuelle, le transport des céréales se fait en grande partie grâce aux wagons découverts achetés et payés par le gouvernement fédéral. Or, aucun compte n'a été effectué avec les sociétés ferroviaires quant au coût des frais d'utilisation de ces wagons.

**M. Benson:** Vous savez sans doute qu'une commission étudie actuellement les frais de transport des céréales. Mais c'est tout ce que je puis vous dire à ce sujet pour l'instant.

**M. Schumacher:** Très bien. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Schumacher. Monsieur Young.

**M. Young:** Je vous remercie, monsieur le président. Comme le temps avance et que d'autres voudraient prendre la parole, je vais me borner à poser deux brèves questions à M. Benson.

En ce qui concerne ConRail, je crois savoir que des accords ont été conclus récemment avec le Canadien National concernant la constitution de trains dans les zones frontalières où l'on se heurte à certaines difficultés; ainsi dans la région de Fort-Erié, située dans ma circonscription, la conclusion de nouveaux accords a entraîné la perte d'un certain nombre d'emplois. J'ai cru comprendre que des équipes de ConRail partiraient de Buffalo à destination de Fort Erié ainsi que de Fort Erié à destination de Buffalo,



[Text]

Buffalo into Fort Erie yards and pulling from Fort Erie yards back into Buffalo, in other words, doing all the transborder work of pulling and makeup of trains. This is going to affect possibly 9 to 15 men, a loss of three crews, in that particular area. Is there not a possibility of working out some joint work arrangements where at the very least a Canadian crew could pull into the U.S. and the U.S. crews pull into Canada and go back late if they have to? That is the uneconomical way of doing it. Perhaps the best arrangements might be that they would pull when necessary to the other yards and then pull something back again.

• 2150

**Mr. Benson:** I am not familiar with the particular situation but now that it is on the record I will have a look at it.

**Mr. Young:** If you would, sir, I would be very appreciative.

**Mr. Benson:** I do not know if there is anything we can do in this regard at all as far as the commission is concerned but I will take a look at it and analyse it.

**Mr. Young:** Perhaps I could just fill in a couple of facts for you. I understand that in other border areas, Windsor, Detroit and at the Niagara suspension bridge there are different arrangements made where the crews get a share of the work and they have been going on that basis but in this particular case the CN from what I am told appears to have forgotten about the crews that are there and are losing out on all their work that go to ConRail crews and we lose working time and crew time there.

**Mr. Benson:** Well the minimum we can do, of course, is to bring what you said to the attention of the CNR and I am sure they will be reading these minutes.

**Mr. Young:** For the sake of time, can I ask just one other short question? Has the Amtrak situation of picking up and letting off passengers between Canadian points been resolved now? I understand there was some discussion recently.

**Mr. Benson:** Yes, it has been resolved, sir.

**Mr. Young:** And that is for passengers between Canadian points and not just Canadian passengers going across the border.

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Young:** Passengers between Canadian points.

**Mr. Benson:** That is right. It has been agreed to that they haul passengers between Canadian points.

**Mr. Young:** That is going to pick up slack or it will service areas that were not serviced otherwise.

**Mr. Benson:** Yes, that is right. The lines are subsidized by the American federal government. They run through Canada; they were running without picking up Canadian passengers and then they moved to picking up Canadian passengers only if they were going to the United States. Now they have asked and I think we have granted the permission, I am sure, to move between Canadian points, but I will check it. I think we have authorized that within the past 10 days or so, as I recall.

[Interpretation]

c'est-à-dire que ces équipes assureraient tout le travail de la constitution des trains dans la zone frontalière. Ceci entraînera la perte de trois équipes, soit 9 à 15 hommes dans cette région. N'y a-t-il pas moyen de s'arranger pour qu'une équipe canadienne puisse conduire le train jusqu'aux États-Unis et une équipe américaine revenir au Canada en revenant tard dans la soirée si besoin est? Mais ceci entraînerait des pertes. Il serait peut-être préférable que les équipes puissent se rendre dans les gares de triage des deux pays pour éventuellement y ramener un autre train.

**Mr. Benson:** Je ne suis pas au courant de la situation que vous venez d'évoquer, mais je ne manquerai pas de l'étudier.

**Mr. Young:** Je vous serais très reconnaissant.

**Mr. Benson:** Je ne sais pas si la Commission a le pouvoir de faire quoi que ce soit, mais je ne manquerai pas d'étudier ce cas.

**Mr. Young:** Si vous le permettez je vais vous fournir quelques détails supplémentaires. Dans les postes frontières tels que Windsor, Détroit et le pont suspendu de Niagara, les équipes se partagent le travail aux termes d'une série d'accords; mais dans le cas que je viens d'évoquer, le Canadien National semble avoir totalement oublié les équipes de travailleurs qui perdent du travail au profit des équipes de ConRail.

**Mr. Benson:** Nous allons certainement signaler l'affaire au Canadien National dont les représentants ne manqueront d'ailleurs pas de lire les comptes rendus de la présente réunion.

**Mr. Young:** Pourrais-je poser encore une brève question? Il paraît que le transport de voyageurs par Amtrak au Canada même a fait l'objet de discussions tout récemment. Est-ce bien ainsi?

**Mr. Benson:** En effet la question a été résolue.

**Mr. Young:** Amtrak pourra donc assurer le transport de voyageurs entre des villes canadiennes et non pas uniquement s'occuper de voyageurs à destination de villes au-delà de nos frontières.

**Mr. Benson:** C'est exact.

**Mr. Young:** Des passagers se déplaçant à l'intérieur du Canada.

**Mr. Benson:** C'est exact. Il a été convenu que Amtrak pourrait assurer le transport de voyageurs à l'intérieur du Canada.

**Mr. Young:** Ce qui permettrait d'assurer le service ferroviaire dans les régions qui en manquaient jusqu'à présent.

**Mr. Benson:** C'est exact. Ces lignes sont subventionnées par le Gouvernement fédéral américain et passent par le Canada. Auparavant Amtrak n'était pas autorisé à prendre des voyageurs canadiens sur le territoire du Canada, et plus tard ils ont été autorisés à prendre uniquement les passagers canadiens à destination des États-Unis. Mais maintenant Amtrak est autorisé à assurer le transport des passagers à l'intérieur du Canada même. Si je me souviens bien, cette autorisation leur a été accordée il y a dix jours environ.

[Texte]

**Mr. Young:** Good. I think that is most reasonable because there was no other service that was available. Thanks, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Young. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I understand that we are going to adjourn at 10 o'clock and I do not want to hold up the Committee past 10 o'clock. I have a lot of questions I would like to go into vis-à-vis rail safety but I want to deal basically before we adjourn with a question of principle.

I asked my first question to the Chairman of the CTC with regards to the terms of reference on passenger travel and he gave us a very full and general answer. Then Mr. Whittaker asked the question: does the CTC pass on recommendations from their findings vis-à-vis to the Ministry? The Chairman said: no, that is not their job.

**Mr. Benson:** Well it depends on the circumstances.

**Mr. Horner:** Well now it depends on the circumstances.

**Mr. Benson:** Do we go out and make blind recommendations to the Ministry? You know, we do not make wide recommendations. The Minister often asks us for our opinion with regard to certain things.

**Mr. Horner:** Yes, but I am assuming he does not ask you, and I am assuming that if he does not ask you, he does not get it.

**Mr. Benson:** Well if we have a hearing we will publish in our decision the findings of that hearing, which is our conclusion, whether they are recommendations or not.

**Mr. Horner:** I know you will. I want to follow up some of your findings tomorrow perhaps, but the point I wanted to raise, Mr. Chairman, was this. I would assume, Mr. Chairman, that it would be within the confines of this Committee then provided the CTC and a number of other boards do not pass on recommendations to the Ministry that we should pass on recommendations to the Ministry. The Ministry may or may not act upon those recommendations but this Committee could pass on recommendations to the Ministry, to the House or to the Minister in the House.

I just want to clear that point up, through you, Mr. Chairman. For the enlightenment of my colleagues who are here and those who are not here—meaning those who are not here can read it—we can do this with regard to passenger traffic, as I and others have said.

**The Chairman:** If you are asking the question to the Chair...

**Mr. Horner:** Yes, I am.

**The Chairman:** ... then we will certainly take that under consideration and provide you with an answer as soon as possible, whether we can on the estimates or not.

**Mr. Horner:** I would like it as soon as possible; I would like it tomorrow morning.

**The Chairman:** If it is possible we will provide it tomorrow morning.

[Interprétation]

**M. Young:** Très bien. C'est une solution qui me paraît très raisonnable vu que ces régions ne disposaient pas d'autres réseaux ferroviaires. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Young. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Comme la séance doit en principe être levée à 10 h 00, je n'ai pas l'intention de m'attarder. J'aurais aimé poser de nombreuses questions concernant la sécurité des chemins de fer, mais je vais m'en tenir à une question de principe.

En réponse à ma question concernant le mandat de la Commission canadienne des transports en ce qui concerne le transport des passagers, le président de la Commission m'a répondu en détail. Ensuite M. Whittaker a demandé si la Commission canadienne des transports soumet ses recommandations au ministère, à quoi le président a répondu que non.

**M. Benson:** Tout dépend des circonstances.

**M. Horner:** C'est ce que vous dites maintenant.

**M. Benson:** Nous ne faisons pas de recommandation à l'aveuglette au ministère. Mais il arrive bien souvent que le ministre nous demande notre avis sur telle ou telle question.

**M. Horner:** Oui, mais s'il ne vous le demande pas vous ne dites rien.

**M. Benson:** Les conclusions de toutes nos audiences sont toujours publiées, que ce soit sous forme de recommandations ou non.

**M. Horner:** Je le sais, et j'y reviendrai demain. Mais si la Commission canadienne des transports et d'autres instances ne font pas de recommandations au ministère, n'appartient-il pas à notre Comité d'en faire, le ministre restant libre de donner suite ou non à nos recommandations?

Monsieur le président, j'aimerais obtenir des éclaircissements à ce sujet. C'est à l'intention de mes collègues, ici présent et à l'intention de ceux qui ne sont pas ici qui pourront lire le compte rendu; nous pouvons faire ceci dans le cas du service voyageur et, j'ai déjà dit, comme d'autres...

**Le président:** Posez-vous une question au président du comité...

**M. Horner:** Oui.

**Le président:** ... eh bien, je vais certainement prendre bonne note de votre demande et vous fournir une réponse dès que possible; je vous dirai alors si nous pouvons le faire dans le cadre du budget ou non.

**M. Horner:** J'aimerais que cela se fasse dès que possible, dès demain matin.

**Le président:** Si c'est possible, nous vous fournirons ce renseignement dès demain.



[Text]

**Mr. Horner:** On the estimates, yes; on the estimates is what I am referring to.

**The Chairman:** I will do my utmost to provide you with a concrete answer tomorrow morning at 9.30.

**Mr. Horner:** It is our duty as members of Parliament to examine the expenditures of the government department, and to examine the role of boards operating within the department that we are examining. If those boards do not feel they can pass on recommendations from their findings or from their operations, then we should as a Committee, on the examination of those boards, pass on recommendations from our point.

That is all I am saying. I am just trying to establish a clear principle, which I think should be established so that all members of the Committee could clearly understand their role. And it might tend, for your benefit, Mr. Chairman, to fill those empty seats which this evening, only on this evening, happen to be opposite me. But it may be the reverse on some other occasion. I do not mean to be derogatory in pointing out those empty chairs, but I want to establish that principle and I would like to do it early because I know there is a deadline on these estimates.

**The Chairman:** We will try to have an answer for you tomorrow morning, Mr. Horner. Thank you very much.

The next meeting will be on Tuesday, April 27 at 9.30 a.m. There also will be a steering committee meeting in my office right after the meeting tomorrow morning. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

**M. Horner:** Dans le cadre du budget, oui, c'est à cela que je songe.

**Le président:** Je ferai de mon mieux pour vous fournir une réponse précise dès demain matin à 9 h 30.

**M. Horner:** Il est de notre devoir, à titre de députés, d'étudier les dépenses gouvernementales et d'étudier le rôle des organismes qui dépendent du ministère dont nous étudions les crédits. Si ces organismes sont d'avis qu'ils ne peuvent pas faire des recommandations à la suite de leurs conclusions ou dans l'exercice de leur pouvoir, c'est à nous en tant que membres du comité, après avoir étudié la situation de ces organismes, de faire des recommandations.

Voilà ce que je dis. J'essaie d'établir ici un principe clair qui devrait être bien établi, de sorte que les membres du comité comprennent bien quel rôle est le leur. Il se peut, monsieur le président, que vous ayez moins de mal à remplir ces sièges qui ce soir, sont comme par hasard situés en face de moi. Il se peut qu'à d'autres moments ce soit l'inverse. Je ne veux absolument pas faire de remarques déplacées au sujet de ces sièges vides, mais je voudrais que ce principe soit bien établi, car nous devons finir l'examen de ces prévisions dans un certain délai.

**Le président:** J'essaierai d'obtenir une réponse que je vous communiquerai demain matin, monsieur Horner. Merci beaucoup.

La prochaine séance aura lieu le mardi 27 avril à 9 h 30. Il y aura également une réunion du comité directeur dans mon bureau tout de suite après la séance de demain matin. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.







HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 53

Fascicule n° 53

Tuesday, April 27, 1976

Le mardi 27 avril 1976

Chairman: Mr. John Campbell

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Votes 80 and 85—Canadian  
Transport Commission  
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1976-1977  
Crédits 80 et 85—Commission  
canadienne des Transports  
sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOIN:

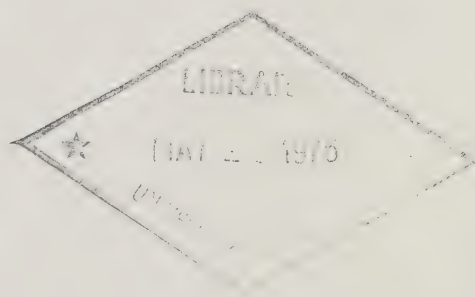
(Voir les procès-verbaux)

First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976





STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collette

Messrs.

Alkenbrack

Cadieu

Condon

Douglas (*Bruce-Grey*)

Fleming

Forrestall

Fortin

Goodale

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collette

Messieurs

Harquail

Hnatyshyn

Holt (Mrs.)

Horner

Loiselle (*Saint-Henri*)

Lumley

McGrath

McIsaac

Rodriguez

Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 26, 1976:

Mr. Horner replaced Mr. McKenzie

On Tuesday, April 27, 1976:

Mrs. Holt replaced Mr. Young

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Milne

Mr. Lumley replaced Mr. Rompkey

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 avril 1976:

M. Horner remplace M. McKenzie

Le mardi 27 avril 1976:

M<sup>me</sup> Holt remplace M. Young

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Milne

M. Lumley remplace M. Rompkey

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 27, 1976.

(55)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Alkenbrack, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, Mrs. Holt, Messrs. Horner, Lumley, McGrath, McIsaac and Whittaker.

*Other Members present:* Messrs. Benjamin, Marshall, Mazankowski, McCain and Watson.

*Witness: From the Canadian Transport Commission:* The Hon. E. J. Benson, president.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977.

The Committee resumed consideration of Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission.

The witness answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 AVRIL 1976

(55)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. John Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Alkenbrack, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Fleming, Forrestall, Goodale, Harquail, Hnatyshyn, M<sup>me</sup> Holt, MM. Horner, Lumley, McGrath, McIsaac et Whittaker.

*Autres députés présents:* MM. Benjamin, Marshall, Mazankowski, McCain et Watson.

*Témoin: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 ayant trait au Budget principal sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977.

Le Comité poursuit l'étude des crédits 80 et 85 ayant trait à la Commission canadienne des transports.

Le témoin répond aux questions.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 27, 1976

[Text]

• 0942

**The Chairman:** Order please. We will continue the questioning on Votes 80 and 85—Canadian Transport Commission—Main Estimates for 1976-77.

We have with us, this morning, the Honourable E. J. Benson, President; Mr. D. K. Scoufield, Financial Adviser and Mr. H. Arbique, the Secretary. I believe Mr. Benson has a short comment to make before we proceed.

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** I simply wanted, Mr. Chairman, to correct the figure I used, last night, when I was talking about the losses on the transcontinental service of the two railroads. I used a figure, I believe, of \$55 million, as the subsidy. Actually, the claim, for 1975, is \$90 million. Were it all paid, the subsidy would amount to \$72 million. I wanted to correct that because, I think, I used an incorrect figure last night.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benson. Mr. Alkenbrack.

**Mr. Alkenbrack:** Thank you, Mr. Chairman. My first question is regarding railway-crossing safety-devices. I would like to bring this to the attention of the President of the Canadian Transport Commission. In Frontenac County, we have a situation, in central Frontenac, in the Townships of Loughborough and Portland, two in the County of Frontenac and one crossing, on the Smith Falls subdivision, on the boundary road between Townships of Portland and Loughborough. One is extremely dangerous, especially when approaching from the North; a deep rock drop cut. It is a real death trap although, fortunately, I guess, the history of the crossing shows no fatalities there, as yet, but it should be protected. I have representations, made by the Councils of the Townships of Portland and Loughborough, asking the CTC to proceed to look into this thing. The other crossing is about two miles west of the Village of Sydenham in the Township of Loughborough. Could the President of the CTC have a man investigate this and establish liaison with the two township councils?

• 0945

**Mr. Benson:** Yes. Mr. Alkenbrack, if you would give us the information with respect to them, send it to me in my office, we will have an engineer look at the two crossings.

**Mr. Alkenbrack:** Thank you. They particularly asked what type of signals would be installed, who would be responsible for the installation and maintenance, what would be the total cost of installation, and what percentage the municipalities would have to pay.

**Mr. Benson:** We will be able to supply that information once we have a look at the crossings.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 27 avril 1976

[Interpretation]

**Le président:** À l'ordre s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude des crédits 80 et 85—Commission canadienne des transports—du budget principal pour l'année 1976-1977.

Nous accueillons ce matin l'honorable E. J. Benson, président; M. D. K. Scoufield, conseiller financier et M. H. Arbique, secrétaire. Je crois que M. Benson souhaite nous dire quelques mots avant que nous ne passions aux questions.

**L'honorable E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, je voulais simplement rectifier le chiffre donné hier soir à propos des pertes des deux compagnies ferroviaires sur le service transcontinental. Je crois avoir parlé de \$55 millions de subventions. En fait, pour 1975, on a demandé \$90 millions. Si tout était payé, la subvention se chiffrerait à \$72 millions.

**Le président:** Merci, monsieur Benson. Monsieur Alkenbrack.

**M. Alkenbrack:** Merci, monsieur le président. Ma première question porte sur la sécurité des passages à niveau. Je voudrais en effet attirer l'attention du président de la Commission canadienne des transports sur la situation que nous connaissons dans le centre du comté de Frontenac, et plus précisément dans les municipalités de Loughborough et Portland. Nous avons en effet deux passages à niveau dans le comté de Frontenac et un dans la subdivision de Smith Falls sur la route qui départage les municipalités de Townships et de Portland. Un de ces passages à niveau est extrêmement dangereux, surtout si l'on arrive du nord; il y a là une paroi rocheuse très élevée. Bien qu'il n'y ait heureusement encore jamais eu d'accident mortel à cet endroit il faut absolument faire quelque chose. Les conseillers municipaux de Portland et Loughborough m'ont demandé d'insister pour que la CCT examine la situation. L'autre passage à niveau est situé à environ deux milles à l'ouest du village de Sydenham qui dépend de Loughborough. Le président de la CCT voudrait-il envoyer quelqu'un sur les lieux pour en parler avec les deux conseils municipaux?

**M. Benson:** Certainement. Monsieur Alkenbrack si vous voulez nous fournir les renseignements voulus, en les adressant à mon bureau, nous enverrons un ingénieur examiner ces deux passages à niveau.

**M. Alkenbrack:** Merci. On m'a en particulier demandé quel genre de signalisation il faudrait installer et qui devrait se charger de l'installation et de l'entretien de tels dispositifs. Les municipalités m'ont également demandé quel serait le coût total d'installation, et quel pourcentage elles devraient elles-mêmes assumer.

**M. Benson:** Nous ne pourrions répondre à cela qu'après avoir examiné les passages à niveau en question.

[Texte]

**Mr. Alkenbrack:** All right, I will send the information so that you can get started on it.

My second question comes as a sort of emergency as a result of this morning's press. I realize that the CTC does not deal directly with this, but I think it should look into the revelation this morning that the Ontario Highway Transport Board has awarded the feeder service, from the new turbo-train service out of Kingston, of passengers by bus to Belleville and to Ottawa, not to the lowest tender but to the highest tender, Voyageur Colonial Ltd. At the same time, there were two other legitimate tenders quite a bit lower than that of Voyageur Ltd., namely, Wagar Coach Lines of Napanee and Carleton Bus Lines of Antrim.

Why is it that a public body—I know this is not federal, it is provincial this time—can take to themselves the power autocratically to make such a decision as that, disregarding low tenders, disregarding for that matter all tenders except the highest one and, at the same time, put the CNR immediately \$25,000 in the hole per year? How in the devil can you run a railroad and have problems like that facing you before you ever start? Here you have put in a good service, the turbo service, and to tend it we are already \$25,000 a year in the hole. I protest this, and I am sure all honourable members and all CNR men in this room would do the same thing.

I wish, Mr. Chairman, that the CTC would look into this. They certainly have the right to do so, and they should have the power to overrule such a decision to see to it that especially our nationally-run facility, the CNR, gets an even break on such an enterprise. Could I have some comments?

**Mr. Benson:** This is really a matter determined by a provincial board. We, as you know, have very little jurisdiction over buses or trucks, in that Part II of the National Transportation Act has not been activated. I understand that the CNR officials, from what I read in the paper this morning, have complained about being forced to take something other than the lowest tender, but we really have no jurisdiction.

**Mr. Alkenbrack:** You should have, certainly you should have. This is of national interest.

**An hon. Member:** Tell that to Bill Davis.

• 0950

**Mr. Alkenbrack:** You are being political, that is all right. I am being nationally political here, and this should not be permitted. The lowest tender should be adhered to. They make the excuse that because they have the franchise Toronto-to-Montreal, or something like that, and Toronto-to-Ottawa, that they automatically inherit this little job that has been granted. That should not be the case. They should observe and stay within the pale of low tender, especially because you are dealing with a national entity, the Canadian National Railway.

I hope that the President will avail himself of the opportunity to protest it, even though, as he says, he has not any direct power. I think that things should be changed around here so that the CTC and like national bodies do have the power to exert the will of the people in such a case, because I am sure it is the will of the people that the lowest tender be adopted.

[Interprétation]

**M. Alkenbrack:** Très bien, je vous enverrai les précisions voulues pour que vous puissiez commencer aussi vite que possible.

Ma deuxième question revêt un caractère d'urgence si l'on en croit les journaux de ce matin. Je sais que la CCT ne s'occupe pas directement de cela mais je pense qu'elle devrait examiner pourquoi, d'après ce que l'on apprend ce matin, la Commission des transports routiers de l'Ontario a confié à la Compagnie Voyageur-Colonial le transport des voyageurs du turbotrain qui descendent à Kingston et veulent se rendre à Belleville et à Ottawa. On sait que l'offre faite par Voyageur-Colonial était la plus coûteuse et que deux autres compagnies de transport routier, *Wagar Coach Lines* de Napanee et *Carleton Bus Lines* de Antrim avaient soumis des offres sensiblement moins chères.

Pourquoi donc un organisme public, et je sais qu'il n'est pas fédéral mais provincial, peut-il prendre sur soi une telle décision sans tenir compte des offres plus basses et assurer ainsi doré et déjà au CN un déficit de \$25,000? Comment peut-on accepter de gérer une compagnie ferroviaire et de se heurter à de tels problèmes avant même de commencer? On vient de mettre sur pied un bon service, le turbotrain, et nous voici déjà aux prises avec un déficit annuel de \$25,000. Je proteste et je suis sûr que tous les députés et tous les responsables du CN ici présents sont d'accord avec moi.

J'aimerais, monsieur le président, que la CCT examine cette question. Elle en a certainement le droit et elle devrait avoir le pouvoir de renverser une telle décision et de s'assurer que, surtout dans le cas de services publics nationaux comme le CN, les budgets soient équilibrés. Pourrais-je entendre votre réaction?

**M. Benson:** C'est une question qui relève en fait de la commission provinciale. Vous n'ignorez pas que nous n'avons que très peu de pouvoir sur les transports par autobus ou camion en ce sens que la troisième partie de la Loi sur les transports nationaux n'a jamais été mise en application. Je crois que les dirigeants du CN, du moins d'après ce que j'ai lu dans le journal de ce matin, se sont plaints d'avoir été contraints d'accepter une offre qui n'était pas la plus basse mais, pour notre part, nous n'avons en fait aucun pouvoir.

**M. Alkenbrack:** Vous devriez certainement en avoir. Il y va de l'intérêt national.

**Une voix:** Allez dire cela à Bill Davis.

**M. Alkenbrack:** Voilà que vous faites de la politique. Moi j'envisage le point de vue national et j'estime que ce genre de chose ne devrait pas être permis. C'est l'offre la plus basse qui devrait être retenue. Ils invoquent l'excuse de leur franchise Toronto-Montréal et Toronto-Ottawa qui leur concéderait immédiatement cette petite entreprise. Il ne devrait pas en être ainsi. Ils devraient s'en tenir à l'offre la plus basse, surtout quand il s'agit d'un organisme national comme le Canadien National.

J'espère que le président ne se privera pas de protester même si, comme il l'affirme, il n'a pas d'autorité directe en la matière. Il faudrait reviser certaines choses pour que la CCT et toute autre organisme national ait dans de tels cas la possibilité d'appliquer la volonté du peuple, car je suis sûr que les Canadiens voudraient voir adoptée l'offre la plus basse.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Alkenbrack.

Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, only a few hours have elapsed since I questioned Mr. Benson last night on the position of the CN bus service of Newfoundland vis-à-vis the subsidy policy for rail passenger service, and he was going to get me a ruling on the legal questions. But if he has not been able to ...

**Mr. Benson:** I will have that for Thursday. I have not had a chance to ...

**Mr. McGrath:** Okay. I would like to get on, then, with regional air policy and would like to ask the President of the CTC what the position is at the present time of the study that was commissioned by you, in Newfoundland, of the whole facet of ground transportation, which took in and made specific recommendations with respect to third level air carriers.

**Mr. Benson:** This is the corridor service that you are thinking of. The report on the corridor service was commissioned, received by us, referred back to the province, and comments asked for. The question arose as to whether we should have further public hearings at that point. It was decided not to and we have made our report to the Minister. It is now in the hands of the Minister of Transport.

**Mr. McGrath:** At what time did you make your report?

**Mr. Benson:** Oh, some months ago.

**Mr. McGrath:** Last year?

**Mr. Benson:** It was June or July of last year, I understand.

**Mr. McGrath:** I see.

I would like to ask you, Mr. Benson, what progress has been made with respect to regional air policy, and I am thinking now of Eastern Provincial Airways vis-à-vis Air Canada, and the need for Eastern Provincial to have some lucrative lines into the region in order to be able to sustain the regional service that is so necessary. In other words, what we are talking about is some direct services within the region: St. John's, Halifax, Montreal. Do you have that before you at the present time?

**Mr. Benson:** No. As a matter of fact, we do not have that before us. The regional air policy was laid out, as you know, by the Minister some years ago—the previous Minister of Transport—and we have operated on that basis whereby, generally speaking, EPA stops somewhere on its way to Montreal ...

**Mr. McGrath:** Somewhere? It stops everywhere.

**Mr. Benson:** ... at almost every point.

When this matter was discussed in the Maritimes, we had our hearings. There was a question of people wanting Air Canada to fly directly into Prince Edward Island, for example, and we then managed to get EPA and Air Canada together when it was agreed that additional service would be given to EPA in return for Air Canada's moving in directly to Charlottetown.

[Interpretation]

**Le président:** Merci, monsieur Alkenbrack.

Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** Monsieur le président, il y a seulement quelques heures j'interrogeais M. Benson sur le service des autobus du CN à Terre-Neuve et plus particulièrement sur la politique de subventions touchant le service voyageur des chemins de fer. Il m'a promis une réponse sur les questions d'ordre juridique mais peut-être n'a-t-il pas encore pu ...

**M. Benson:** Je vous donnerai une réponse jeudi. Je n'ai pas encore pu ...

**M. McGrath:** Bien. Je voudrais alors passer à la politique des transports aériens régionaux et demander au président de la CCT où en est à l'heure actuelle l'étude que vous avez lancée à Terre-Neuve à propos de l'ensemble des transports au sol? Il fut en particulier question de recommandations précises sur les transporteurs aériens de troisième niveau.

**M. Benson:** Vous parlez là du corridor. Nous avons en effet reçu ce rapport que nous avons renvoyé à la province en lui demandant de nous communiquer ses observations. On s'est en effet demandé s'il fallait prolonger maintenant les audiences publiques. Il fut décidé que nous en avions eu suffisamment et que nous pouvions soumettre notre rapport au ministre. C'est lui qui l'a actuellement entre les mains.

**M. McGrath:** Quand avez-vous remis votre rapport au ministre des Transports?

**M. Benson:** Oh, il y a quelques mois.

**M. McGrath:** L'année dernière?

**M. Benson:** En juin ou juillet dernier, me dit-on.

**M. McGrath:** Je vois.

Monsieur Benson, où en est-on en matière de politique des transports aériens régionaux et je pense plus particulièrement à *Eastern Provincial Airways* et Air Canada et à la nécessité pour la première de desservir certaines lignes lucratives pour soutenir l'indispensable service régional dont elle est responsable. Autrement dit, il s'agit de services directs dans la région St. John's, Halifax, Montréal. Avez-vous les renseignements pertinents sous la main?

**M. Benson:** Non. Vous devez savoir que cette politique a été énoncée par l'ancien ministre des Transports il y a quelques années et, en gros, la formule admise est que EPA s'arrête avant Montréal ...

**M. McGrath:** Elle fait escale partout.

**M. Benson:** ... presque à chaque escale.

Lorsque la question fut abordée dans les Maritimes, nous avons eu certaines audiences publiques et quelques-uns ont souhaité qu'Air Canada desserve directement l'Île-du-Prince-Édouard par exemple. Ainsi nous sommes-nous arrangés pour que EPA et Air Canada collaborent en ce sens que EPA desservirait certaines lignes supplémentaires s'il était admis qu'Air Canada se rende jusqu'à Charlottetown.

## [Texte]

As you know, we cannot stop Air Canada from flying to any point that they have on their agreement with the government; so that if they want to serve these points, they have the right to serve them. All that could happen is that the government could adopt a policy of saying that the regional airline may serve those other points directly, as well.

• 0955

**Mr. McGrath:** But surely that is hardly fair to the regional carrier who has to make projections with regard to very substantial capital investments. If you have a regional air policy, surely Air Canada must adhere to it just as much as the regional carrier must adhere to it. This seems to me to be the root of the problem. The regional air policy has never, in fact, been implemented, to the point where you now have some of the regional carriers in the country—and I think of EPA, which is the one I have first-hand knowledge of—experiencing difficulty with the lack of lucrative runs in order to be able to sustain the regional character of their operations. Yet we have a continuation of...

Air Canada, for example, is competing with some of the smaller markets within the region—Gander, Stephenville and so on. Air Canada is now going into Charlottetown. It is only right, I suppose, that the one remaining province should be covered by the national carrier; that is fair enough. EPA was given St. John to help compensate for that, but in fact it has not. All I am suggesting to you is that we either have a regional air policy or we do not; if we do, then the national carrier should have to adhere to it just as much as the regional carrier. It seems to me to be only fair that where you have competition on the national service Montreal west, we should have some competition on the service Montreal east. I submit to you that the eastern provincial, in addition to providing badly needed competition to Air Canada to keep them on their toes and provide the kind of service we should be getting, which they get elsewhere in Canada from Air Canada, also provides the regional carrier with a lucrative run, which it so desperately needs.

**Mr. Benson:** The matter of regional air policy and feeder lines into the major cities in Canada was one that was decided by the government and announced in a policy which we were given to administer. I think the regional air carriers have not indicated, at least to my knowledge, that they were unhappy with the way we were administering the policy as it is given.

**Mr. McGrath:** You do not quarrel with the judge.

**Mr. Benson:** They tend to say what they feel.

There is the question of whether Air Canada should be serving smaller points or if they should be left to regional carriers. This we have no control over. If Air Canada has a point on its contract it can service that, and the Commission has no authority to stop them from doing it. The question of regional policy, I suppose, is one as to whether you are going to end up with one or two national airlines, as you have presently, flying completely across the country, or if you extend your regional...

**Mr. McGrath:** No, no, not completely across the country. CP only goes to Montreal. There is a lot of country east of Montreal; that is the problem.

## [Interprétation]

Vous savez que nous ne pouvons empêcher Air Canada d'atterrir là où le gouvernement le lui permet; de sorte que si la compagnie décide de desservir ces aéroports, elle en a parfaitement le droit. Toutefois le gouvernement pourrait déclarer que la compagnie régionale peut également desservir directement ces autres aéroports.

**M. McGrath:** Mais il est certain que cela n'est pas juste pour le transporteur régional qui doit envisager des investissements très importants. Quand on adopte une politique pour les transports aériens régionaux, il est normal qu'Air Canada y adhère tout autant que les transporteurs régionaux. C'est là à mon avis le fond du problème. La politique n'a en fait jamais été appliquée si bien que l'on a aujourd'hui des transporteurs régionaux... et je pense en particulier à EPA que je connais plus spécialement... qui sont en difficulté parce qu'ils n'ont pas la possibilité de desservir des lignes lucratives à côté de leurs services régionaux.

Air Canada, par exemple, concurrence certains des marchés de moindre importance de la région de Gander, Stephenville, etc. Cette compagnie atterrit maintenant à Charlottetown. Il est donc, je suppose, normal que le transporteur national desserve la dernière province où il n'atterrissait pas jusqu'ici; c'est juste. En compensation on a autorisé EPA à atterrir à St-John mais cela ne s'est pas fait. Si l'on décide d'avoir une politique des transports aériens régionaux, le transporteur national doit s'y plier tout comme le transporteur régional. Il me semble tout à fait normal que lorsqu'il y a concurrence pour le service national à l'ouest de Montréal, cette même concurrence existe à l'est. Je vous dirais d'autre part que si Eastern Provincial représente pour Air Canada la concurrence indispensable pour que ladite compagnie assure un service à la hauteur de ce qu'elle offre au reste du Canada, le transporteur régional devrait pouvoir desservir des lignes lucratives qui lui sont absolument nécessaires.

**M. Benson:** Cette politique et la question des lignes secondaires desservant les grandes villes canadiennes furent arrêtées par le gouvernement qui nous en a confié l'application. Je ne pense pas que les transporteurs aériens régionaux se soient déclarés insatisfaits de notre façon d'appliquer la politique qui nous est confiée.

**M. McGrath:** Vous ne contredisez pas le juge.

**M. Benson:** En général ils disent ce qu'ils pensent.

Évidemment on peut toujours se demander si Air Canada doit desservir les villes de moindre importance ou si l'on devrait laisser cela aux transporteurs régionaux. Ceci ne nous regarde pas. Si le contrat d'Air Canada l'autorise à desservir un aéroport, rien ne peut l'en empêcher et certainement pas la Commission. En matière de politique régionale, on peut évidemment se demander si un jour ou l'autre on aura une ou deux compagnies aériennes nationales qui desserviront l'ensemble du pays ou si l'on préfère développer les services régionaux...

**M. McGrath:** Non, pas sur tout le pays. Le CP s'arrête à Montréal. La région à l'est de Montréal est considérable et c'est là le problème.



[Text]

**Mr. Benson:** All right, CP to Montreal. Whether you are going to have two large national carriers—let us leave it at that—or you are going to have a number of regional carriers expanding into national carriers. It really is a matter of government policy as to what they want the regional carriers to do. The only one that gets into Toronto, for example, is Transair. Transair flies into Toronto. They were given an extension from Winnipeg with a stop, and then on into Toronto. I have no doubt that you could take other regional carriers such as Quebecair, Pacific Western and Transair, which would like to extend themselves out into other major centres, but it is a matter of government policy as to whether they want to see this develop. It is difficult for regional carriers where they have a lot of stops—short hauls. They are very costly, of course.

**Mr. McGrath:** But surely it would be in the best interests of the Commission to ensure that the regional carriers are assured of a reasonable share of the business in the region.

**Mr. Benson:** I have not had complaints of the sort you are raising from EPA.

**Mr. McGrath:** Maybe I am just paving the way for these complaints.

**Mr. Benson:** Quite possibly.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McGrath.

Mr. Collenette.

• 1000

**Mr. Collenette:** Mr. Chairman, I have about three unrelated questions for Mr. Benson.

I apologize for not being here last night, when this may have been covered. If so, you can rule me out of order and I will read the minutes of last night.

On the transcontinental run of the CN, I understand that the trip time has been lengthened over the last couple of years or the last year and it takes an extra night or an extra six or seven hours. I was wondering if someone could answer for that, as to why the CN transcontinental takes longer, much longer.

**Mr. Benson:** I am told that last year they extended the time in order to facilitate track repairs across the system, that it was necessary to do this during last year's peak term; that is the time it is best to make repairs on the system. It was done for that reason.

**Mr. Collenette:** But it is still in effect. Is that not right?

**Mr. Benson:** I believe it is. I can look into that but I believe it is still in effect.

**Mr. Collenette:** So the repairs have not been fully carried out.

**Mr. Benson:** In a railway one can go on doing repairs forever, and in some parts it is a long stretch of track, across from Montreal to Vancouver.

**Mr. Collenette:** I am sorry. Perhaps I did not make this clear in my question, but apparently the delay is from Edmonton to Vancouver through the mountains.

[Interpretation]

**M. Benson:** En effet, le CP s'arrête à Montréal. Que l'on aboutisse à deux grands transporteurs nationaux... tenons-en nous là... ou à plusieurs transporteurs régionaux qui portent leurs services au niveau national, c'est en fait au gouvernement de décider. Par exemple, le seul transporteur qui atterrit à Toronto est Transair. Entre Winnipeg et Toronto cette compagnie peut faire une escale. Il est certain que l'on pourrait envisager que d'autres transporteurs régionaux comme Québecair, Pacific Western et Transair souhaitent desservir d'autres grands centres mais cela relève de la politique de transport du gouvernement. Évidemment, dans le cas des transporteurs régionaux qui sur de courtes distances font de nombreuses escales, c'est très coûteux.

**M. McGrath:** Mais il serait tout à fait normal que la Commission assure aux transporteurs régionaux une part raisonnable du marché régional.

**M. Benson:** L'EPA ne m'a jamais fait part de ce genre de plainte.

**M. McGrath:** Je lui prépare peut-être le terrain.

**M. Benson:** C'est bien possible.

**Le président:** Merci, monsieur McGrath.

Monsieur Collenette.

**M. Collenette:** Monsieur le président, je voudrais poser environ trois questions distinctes à M. Benson.

Je regrette de n'avoir pu être présent hier soir et si les domaines que je veux aborder ont déjà été couverts, je vous serais reconnaissant de m'arrêter et je me reporterai au procès-verbal de la dernière réunion.

Je crois que la durée du trajet transcontinental du CN a été allongée de 6 ou 7 heures, voire une nuit l'année dernière ou il y a deux ans. Peut-on m'expliquer pourquoi le trajet prend-il maintenant beaucoup plus de temps?

**M. Benson:** On me dit qu'en effet l'an dernier on a allongé la durée du voyage pour faciliter les réparations des voies devenues nécessaires au cours de la période de pointe qui est toujours la meilleure époque pour effectuer ces réparations. C'est là l'explication.

**M. Collenette:** Mais la situation n'a pas changé, n'est-ce pas?

**M. Benson:** Je ne crois pas en effet. Je pourrais vérifier mais je crois que cela n'a pas changé.

**M. Collenette:** Ainsi les réparations ne seraient pas achevées.

**M. Benson:** Quand il s'agit de voies ferrées, les réparations n'en finissent pas et dans certaines régions c'est sur de grandes distances qu'il faut réparer la voie, comme entre Montréal et Vancouver.

**M. Collenette:** Excusez-moi, peut-être n'ai-je pas été assez clair mais il semble que le retard soit pris entre Edmonton et Vancouver quand on traverse la montagne.

[Texte]

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Collenette:** So what you are saying is that in the last year CN has not been able to make the repairs necessary.

**Mr. Benson:** I do not know whether they have completed them. I will certainly inquire and find out for you.

**Mr. Collenette:** The only reason I bring this up, Mr. Chairman, is that there seems to be some relation, perhaps in my own mind, between a deteriorating service and the trip time taken. I am just wondering whether or not the railway or someone in the CTC has authorized the lengthening of the trip so as to discourage use of the service.

**Mr. Benson:** No. That is not the purpose, so far as we are concerned in any case.

**Mr. Collenette:** Thank you. I am glad you have reassured me on that point.

Last week, Mr. Chairman, CN had a demonstration run of its Turbo and it hit a top speed of 139 miles an hour at one point, I believe, between Kingston and Montreal, and either Mr. Benson or someone from his department issued a press release to the effect that they would like to be consulted in future on these demonstration runs with respect to safety.

I am very interested that the CN could reach a top speed of 139 miles an hour with a Turbo, which is a piece of equipment that has been around six or seven years. I am very interested because the Minister, who was here two weeks ago, told this Committee that it would take \$1.5 billion to upgrade the railway between Quebec and Windsor to have average speeds of 110 and 120 miles an hour. If a train can hit 139 miles an hour at certain stretches, I would assume that that would bring up the average. I would like to know from the CTC's point of view whether they have done any studies into the safety aspects of crossings being used in this country so that high-speed trains can operate on the Windsor-Quebec corridor.

**Mr. Benson:** If you were operating high-speed trains over that particular track, one of the problems would be a signal system, which is an aspect of safety. Quite aside from what might have to be done in rebuilding track and getting rid of crossings, which perhaps the Minister was talking about—I did not read his exact words—there would have to be a redesigned signal system. We have been in touch with the railroad with respect to this particular run and we have told them that we want notice if they are going to run through the signals at speeds in excess of 95 miles an hour because the signal system is set up for 95 miles an hour maximum. If they are going to do this, we want to know about it so that we can make sure there are adequate safeguards for the public when such a run is being made.

**Mr. Collenette:** I quite accept your concern in this but my real point is that it has been argued that the track, because of the curves and because of the nature of the track, is worn out and cannot take these kinds of high speeds. Yet CN has demonstrated—I do not know how long and for how many miles they ran at the top speed—but CN has demonstrated that it can run at this top speed. Signalling, if we put in the most sophisticated signalling system that is available now which is used in France or—I am not sure; perhaps Japan—certainly would cost only a fraction of \$1.5 billion. It is my contention that the \$1.5 billion figure that the Minister threw out a couple of weeks ago is

[Interprétation]

**M. Benson:** En effet.

**M. Collenette:** Vous nous dites donc que le CN n'a pu terminer les réparations nécessaires au cours de l'année passée.

**M. Benson:** Je ne sais pas exactement mais je me renseignerai et vous répondrai plus précisément.

**M. Collenette:** Si je pose cette question, monsieur le président, c'est parce qu'il semble y avoir quelque relation, du moins à mon sens, entre la détérioration du service et la durée du trajet. Je me demandais simplement si les chemins de fer ou la CCT n'avait pas autorisé ce ralentissement pour décourager les usagers.

**M. Benson:** Non, en tout cas tel n'est pas notre objectif.

**M. Collenette:** Merci, vous me rassurez.

La semaine dernière, monsieur le président, le CN a fait une démonstration de son Turbo qui a atteint une vitesse de 139 milles à l'heure entre Kingston et Montréal et M. Benson ou quelqu'un du ministère a fait savoir dans un communiqué de presse qu'il faudrait \$1.5 milliard de dollars pour améliorer le service ferroviaire entre Québec et Windsor et le porter à des vitesses moyennes de 110 et 120 milles à l'heure. Si un train peut atteindre 139 milles à l'heure sur certains tronçons, je suppose que cela relèvera la moyenne. J'aimerais savoir si la CCT a entrepris des études sur la sécurité des passages à niveau de notre pays en vue de déterminer si des trains rapides peuvent emprunter le corridor Windsor-Québec sans danger.

Je suis très content d'apprendre que le CN peut atteindre une vitesse maximum de 139 milles à l'heure avec son Turbo qui existe depuis six ou sept ans. C'est très intéressant car le ministre, qui était ici il y a une semaine ou deux, nous a déclaré qu'il faudrait \$1.5 milliard de dollars pour améliorer le service ferroviaire entre Québec et Windsor et le porter à des vitesses moyennes de 110 et 120 milles à l'heure. Si un train peut atteindre 139 milles à l'heure sur certains tronçons, je suppose que cela relèvera la moyenne. J'aimerais savoir si la CCT a entrepris des études sur la sécurité des passages à niveau de notre pays en vue de déterminer si des trains rapides peuvent emprunter le corridor Windsor-Québec sans danger.

**M. Benson:** Si l'on utilisait dans ce cas des trains rapides, un des problèmes serait le système de signalisation qui représente un des aspects de la sécurité. Outre les réparations qu'il faudrait probablement apporter aux voies et l'élimination de passages à niveaux, dont parlait peut-être le ministre—je n'ai pas lu exactement ce qu'il a dit—il faudrait entièrement revoir le système de signalisation. Nous avons contacté la compagnie ferroviaire pour ce cas particulier et lui avons dit que nous voulions être avertis si elle décidait de dépasser la vitesse de 95 milles à l'heure car le système de signalisation en place est prévu pour cette vitesse maximum. Nous voulons donc être mis au courant pour nous assurer que les garanties suffisantes seront fournies au public.

**M. Collenette:** Je comprends bien votre point de vue mais on a dit que la voie elle-même, du fait des courbes et de sa nature est usée et ne peut supporter de telles vitesses. Toutefois le CN a fait sa démonstration—je ne sais pas sur quelle distance ni combien de temps la vitesse maximum a été maintenue—mais le fait est là. La signalisation de pointe utilisée actuellement en France ou—peut-être au Japon—ne coûterait certainement qu'une fraction de ce milliard et demi de dollars. Je pense que ce chiffre lancé par le ministre il y a quinze jours n'est qu'un faux-fuyant et j'essaie de le vérifier. J'ai l'impression qu'il a été mal informé. Qu'en pensez-vous? Peut-être ne vous appar-



[Text]

a red herring and I am trying to do some work on it so that we can get at his figure. I think he is being misled by his officials. I just want to know your comments. Maybe it is not your job to reconcile the fact of the trains' running at these high speeds and yet the Minister says it is going to cost so much money to upgrade permanent service.

• 1005

**Mr. Benson:** I think you would have to question the Minister in respect of the validity of his figures with regard to upgrading the track for a high speed service. What I can say from a safety aspect is that a new signal system would be required if they are going to travel at these speeds. I believe CNR travelled a distance of some 20 miles at this speed and they manually protected all the crossings so that the public was protected in this particular instance.

**Mr. Collenette:** I see. Have you looked at the technology that is used in France on level crossings for high speed trains? Do you have that expertise available?

**Mr. Benson:** No, I have not.

**Mr. Collenette:** Do you think you would be making investigations so that that kind of technology could be used in this kind of thing?

**Mr. Benson:** Certainly if the railways are going to move into high speed trains on the existing track they will have to change their signal system and we will certainly look at any signal system they are going to put in to make sure that it is going to be safe. If this involves examining signal systems in other countries, we will do it.

**Mr. Collenette:** Yes, the signal system meaning also the crossings...

**Mr. Benson:** Yes, yes.

**Mr. Collenette:** ... the barriers and that sort of thing. It is good to know that there is no impediment on your side to the development of high speed passenger service in the corridor.

This will be my last question, which is not particularly related. I know Nordair has an application before you for STOL service between Toronto, Montreal and Ottawa, and this is another bone of contention with a lot of people in that Nordair's application really is linked to the purchase of eight Dash 7's from de Havilland. I would just like to know where that stands with the CTC at the moment and when a decision could be forthcoming.

**Mr. Benson:** I think their so-called application has been in the form of a proposal to the Minister and a formal application to provide this service has not been received by the CTC.

**Mr. Collenette:** Oh, I see. Have you received a similar one from Air Canada?

**Mr. Benson:** No, I do not think so. I would have to check, but I am pretty sure we have not.

**Mr. Collenette:** So at this particular point in time you are not sitting in judgment on any applications for any STOL service between those principal cities.

[Interpretation]

tient-il pas d'accepter ou non que les trains circulent à cette allure mais le ministre a déclaré que l'amélioration du service permanent coûterait tant.

**M. Benson:** Vous devriez interroger le ministre sur l'exactitude de ces chiffres quant à l'amélioration de la voie en vue d'un service rapide. Pour ce qui est de la sécurité, il faudrait un nouveau système de signalisation. Je crois que le CN a parcouru une distance de quelque vingt milles à cette allure et a protégé manuellement tous les passages à niveau pour que cela ne présente pas de danger pour le public.

**M. Collenette:** Je comprends. Avez-vous examiné les techniques utilisées en France pour les passages à niveau dans le cas de trains très rapides? Disposez-vous d'un matériel semblable?

**M. Benson:** Non monsieur.

**M. Collenette:** Pensez-vous que vous feriez les recherches voulues pour essayer d'utiliser ce genre de technologie?

**M. Benson:** Il est certain que si les chemins de fer circulent à cette allure sur les voies actuelles il faudra changer le système de signalisation et nous vérifierons ce que les compagnies ferroviaires auront décidé d'installer pour nous assurer que cela ne présente pas de danger. S'il faut aller examiner les systèmes d'autres pays, nous le ferons certainement.

**M. Collenette:** Oui, et le système de signalisation comprend également les passages à niveau...

**M. Benson:** Oui, en effet.

**M. Collenette:** ... les barrières, notamment. Il est rassurant d'apprendre que de votre côté, rien n'empêcherait le transport rapide des voyageurs dans ce corridor.

Ma dernière question touche à un autre sujet. Je sais que Nordair vous a soumis une demande relativement à un service ADAC entre Toronto, Montréal et Ottawa et comme cette demande est liée à l'achat de huit Dash-7 à de Havilland, beaucoup y trouvent à redire. Peut-on savoir quelle est actuellement la position de la CCT et quand la décision peut être prise?

**M. Benson:** Je pense que cette soi-disant demande s'est faite sous forme de proposition au ministre et que la CCT n'a pas encore reçu de demande officielle en ce sens.

**M. Collenette:** Oh, je vois. En avez-vous reçu une d'Air Canada?

**M. Benson:** Non, je ne le crois pas. Je vérifierai mais je suis à peu près certain que non.

**M. Collenette:** Donc, pour le moment, aucune demande ne vous a été soumise pour le service ADAC entre ces grandes villes.

[Texte]

**Mr. Benson:** No, no.

**Mr. Collenette:** If such an application were to be made, how long usually would a decision take to be reached?

**Mr. Benson:** We have to follow the normal procedures of issuing notice that we have received an application to see if there are any objections, serious objections, to the application and usually you will find other airlines object as well as the public, sometimes the public generally. If there were objections we would have a hearing as expeditiously as possible after the 30-day period during which the notice has been out and produce a judgment. You know I do not think, certainly on the air side, our judgments are unduly long in being produced based on the procedures that we must go through to give people the opportunity to make their representations.

**Mr. Collenette:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Collenette. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. There are three or four matters that I would like to raise with Mr. Benson, some of them have arisen out of the discussions last evening and some of them are new.

First of all, just for the record, a point that came up, I believe, during Mr. Hnatyshyn's questioning last night. In passing he made reference, I think, to the work of the Snaveley Commission and indicated that Mr. Snaveley had, in fact, extended the deadline for making his report on the cost of moving grain by rail, I believe Mr. Hnatyshyn said, until the end of 1976. I did discuss this with him afterward, that extension date was to July of 1976 and not to the end of 1976, and I think maybe just for the record it is worthwhile to correct that point.

• 1010

Another issue that more directly affects the work the CTC is undertaking in connection with the rail passenger hearings across the country, Mr. Chairman, has to do with the type and the number of hearings that will be conducted. In recent weeks I have heard some comment from some quarters in Saskatchewan, for example, that perhaps more hearings in that particular area than the number that have been scheduled might be warranted, given the nature of the guidelines given to the CTC and the terms of reference that will be before these hearings.

I wonder, Mr. Benson, through you, Mr. Chairman, whether you could give us some indication of what the likelihood would be of an extension of your work in that particular area, not in terms of time but in terms of increasing the number of hearings in a particular area, if a group or a province came to you with an argument that there should be more hearings in different places?

**Mr. Benson:** We have at present a schedule of hearings set out that takes up all the time during a particular period. We did make an addition to this earlier on because there were representations, I believe in Thunder Bay. Certainly if we receive representations from other areas we will consider them. We want to have as many people have input into this decision as possible, within the capabilities of the Commission to carry out hearings according to their very number and the number of commissioners we have.

[Interprétation]

**M. Benson:** Non.

**M. Collenette:** Au cas où vous recevriez une telle demande, combien vous faudrait-il pour arriver à une décision?

**M. Benson:** Il faut suivre la procédure normale selon laquelle nous devons donner avis de réception d'une demande pour nous assurer qu'elle ne se heurte pas à des objections sérieuses et, en général, on s'aperçoit que les autres compagnies aériennes et le public émettent certaines objections. Dans ce cas il nous faut organiser une audience aussi vite que possible une fois que le délai de trente jours qui fait suite à l'avis est expiré. Vous savez, à mon avis, pour ce qui des transports aériens, nos décisions sont prises assez rapidement si l'on considère toute la procédure qu'il nous faut suivre pour donner à chacun la possibilité d'exprimer son avis.

**M. Collenette:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Collenette. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir avec M. Benson sur trois ou quatre points qui, pour certains, ont déjà été abordés hier soir.

Tout d'abord, je voudrais rectifier ce que l'on a dit hier soir pendant que M. Hnatyshyn avait la parole, si je ne m'abuse. Il a je crois parlé en passant du travail de la Commission Snaveley et a indiqué que M. Snaveley avait reporté le dépôt de son rapport sur le coût du transport du grain par chemin de fer à la fin de 1976. Nous en avons reparlé ensuite et M. Hnatyshyn a convenu qu'il ne s'agit pas de la fin de 1976 mais bien de juillet 1976.

Une autre question qui a des répercussions directes sur les travaux de la CCT concerne les audiences publiques au sujet du service voyageur. Il s'agit du genre et du nombre d'audiences qui auront lieu. Au cours des dernières semaines, j'ai entendu dire de certains intéressés en Saskatchewan qu'il serait bon d'y organiser plus d'audiences qu'on en a prévues, étant donné la nature des directives reçues par la CCT et le mandat qui sera discuté au cours de ces audiences.

Si un groupe d'intéressés ou une province vous le demandait, pourriez-vous augmenter le nombre d'audiences qui auront lieu dans une région donnée? Serait-ce possible?

**M. Benson:** Il existe déjà un calendrier de séances qui détermine le nombre d'audiences au cours d'une période donnée. Nous avons modifié ce calendrier suite aux instances présentées à Thunder Bay, à ce qu'il me semble, et si nous en recevons d'autres régions, nous les étudierons. Nous voulons que la participation soit aussi importante que possible, compte tenu du nombre limité de commissaires et d'audiences.



[Text]

**Mr. Goodale:** So it would simply then be a matter of a person's making a formal request to the Commission to . . .

**Mr. Benson:** Yes, and then we would consider it. The Rail Transport Committee would consider it.

**Mr. Goodale:** Fine. Thank you very much. I think that will be of some comfort to some people who are anxious perhaps to put that argument to you.

The second area I would like to raise, Mr. Chairman, has to do with a subject this Committee has discussed in the past. I think this is the first time that we have had occasion to raise it directly with the CTC. It has to do with regional air services in Western Canada, particularly in the Prairie region, and the current discussion, if I can use the expression, with respect to a service between the cities of Winnipeg and Saskatoon, linking Brandon, Dawson and Yorkton. That particular matter, of course, was the subject of an application before the Air Transport Committee. As I understand it, it was adjourned to allow time for that application to be perfected, or at least expanded, in terms of the information provided. Subsequently the applicants, the two provinces primarily associated with the SKYW-EST project, decided then not to proceed with that application.

I wonder whether Mr. Benson, or a spokesman for the Air Transport Committee could give us some precise understanding of exactly what the ATC ruling was with respect to SKYW-EST and the basis upon which that ruling proceeded.

**Mr. Benson:** I will send you a copy of the ruling. I am just quoting from my recollection of the situation, I was not sitting on the particular hearing, but I will send to the Chairman of the Committee and to you a copy of the decision at the time.

The hearing took place and there was opposition to the SKYW-EST application. It was alleged that the information required in an application had not been provided. The Commission adjourned, looked very carefully at the information that had been provided and decided that it was not sufficient information to allow the parties involved to argue the case. So the applicants were asked to provide the additional information and the Committee adjourned the hearing until the information was received.

For reasons known to themselves the provinces then decided to withdraw their application, and so the adjourned hearings were never reconvened because there was no applicant anymore.

**Mr. Goodale:** I have just a technical question. From your point of view, is that application now closed, or is it still in the state of an adjournment *sine die*?

**Mr. Benson:** I think one would have to have a new application. They would have to update their application if the same applicants decided that they wanted to proceed.

• 1015

**Mr. Goodale:** Yes, thank you.

Mr. Chairman, there has been some considerable discussion, in southern Saskatchewan, for some considerable length of time, about the possibility of a link between Regina and an American point. There has been some discussion about the possibility of a link, from Regina through Estevan to Minot, or, possibly going, in the other direction, southwest from Regina to Denver. Recently, I understand, two companies have expressed interest in both of those alternatives. One is a Saskatchewan company, which is interested in the Regina-Minot connection, and

[Interpretation]

**M. Goodale:** Tout intéressé n'aurait qu'à vous présenter une demande officielle.

**M. Benson:** C'est exact. La CCT et le Comité des transports ferroviaires l'étudieraient.

**M. Goodale:** Très bien. Cette nouvelle va rassurer les groupes qui aimeraient précisément nous le demander.

Ma deuxième question concerne un sujet que notre Comité a déjà étudié mais dont on n'a pas discuté avec la CCT. Il s'agit des services de transport aérien régionaux dans l'Ouest du Canada surtout dans les Prairies. Je me reporte au service prévu entre Winnipeg et Saskatoon afin de relier Brandon, Dawson et Yorkton. C'est une demande qui a été présentée au Comité des transports aériens. Si je comprends bien, on a suspendu cette demande pour pouvoir la rendre plus précise. Par la suite, les deux provinces principales qui s'intéressaient au projet SKYW-EST ont décidé de renoncer à cette demande.

Je me demande si M. Benson ou un porte-parole du Comité des transports aériens pourrait nous dire exactement ce que le comité a décidé au sujet du projet SKYW-EST et ce qui a motivé cette décision.

**M. Benson:** Je vous ferai parvenir une copie de la décision ainsi qu'au président du comité. Je n'ai pas assisté à cette audience et j'ai cité de mémoire.

L'audience a eu lieu mais le projet SKYW-EST s'est heurté à une opposition. On a dit que les requérants n'avaient pas fourni tous les renseignements pertinents. La Commission a levé la séance afin d'examiner soigneusement les renseignements qu'on nous avait donnés et les membres de la Commission ont jugé que ces renseignements étaient insuffisants. On a demandé aux requérants d'envoyer des renseignements supplémentaires, et l'audience a été ajournée.

Pour des raisons connues des deux provinces en question, la demande a été retirée et par conséquent il n'y a pas eu d'autre séance.

**M. Goodale:** Selon vous, s'agit-il d'une affaire classée ou seulement ajournée pour une durée indéterminée?

**M. Benson:** Je pense qu'il faudrait faire une nouvelle demande. Il faudrait que la demande soit mise à jour si les mêmes requérants voulaient la présenter.

**M. Goodale:** Oui, merci.

Monsieur le président, on discute depuis pas mal de temps dans le Sud de la Saskatchewan, pour savoir s'il est possible d'établir une liaison entre Regina et les États-Unis. On a songé à établir une liaison entre Regina et Minot en passant par Estevan ou aussi, dans l'autre direction, entre Regina et Denver vers le sud-ouest. Je crois comprendre que récemment deux compagnies se sont intéressées à ces possibilités. Il y avait d'une part une compagnie de Saskatchewan qui s'intéressait à la liaison Regina-Minot et, d'autre part, une compagnie américaine la Fron-

[Texte]

another one, I believe, is Frontier Airlines, from the United States, which is interested in the Regina-Denver link. I wonder if you could let us know, Mr. President, the state of any applications before you, at the present moment, with respect to either of these alternatives and, if there has not been a formal application presented to you, the state of any representations, or arguments, that may have been presented to you in an informal way.

**Mr. Benson:** There was an application, for a Class 92, by NorCanAir, from Regina to Minot, and we approved it. Now, they, have to get approval of the CAB in the United States, and it can be accomplished by an exchange of notes with regard to regional service. There is an exchange of notes covering it in generalities. It is a matter of getting CAB approval as well as our approval.

**Mr. Goodale:** That would be an exchange of notes between the Secretary of State and our Department of External Affairs.

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Goodale:** Do you have any direct information about how the American regulatory authorities are looking at the situation, at the moment? Would they keep you informed of the work there?

**Mr. Benson:** They will deal with the application by hearing procedure, in the United States, in which they will give notice as we do in Canada.

**Mr. Goodale:** There is no special relationship in the sense that they do not keep you informed because it involves your work, as well, or work that you have already done?

**Mr. Benson:** The exchange of notes provides that each of the regulatory authorities must deal with the matter independently and expeditiously. So we have a general knowledge of what is going on, where the hearing stands and so on, but we do not interfere with the hearings, in the United States, in any way.

Incidentally, they do not interfere in Canada.

**Mr. Goodale:** So, at this stage, the NorCan application has been approved on the Canadian side, and it is waiting for American approval?

**Mr. Benson:** That is right.

**Mr. Goodale:** Do you have any news at all, or anything before you, officially, with respect to an application, by Frontier, for a service between Regina and Denver? That was a story, that was carried in the press, in Saskatchewan, some weeks ago, not indicating an application, but certainly indicating some interest, by that airline, in that particular service.

**Mr. Benson:** I do not believe we have an application, before us, applying for that service, but I will check and make sure.

**Mr. Goodale:** Fine. Thank you. Just one final point, Mr. Chairman, and it really has to do with a point touched on briefly, by Mr. Alkenbrack, earlier, and with Mr. Benson's reference to Part III of the National Transportation Act. As a matter of interest, I wonder if Mr. Benson could tell us if the CTC is involved, at all, in negotiations that may be going on, between governments about the possible implementation of Part III. What kind of a complicated task is it to get provincial governments, and the federal government, to agree on the terms of bringing that particular Part of the Act into force?

[Interprétation]

*tier Airlines*, je crois, qui s'intéressait à la liaison Regina-Denver. Monsieur le président, pourriez-vous me dire où en sont les demandes qui, éventuellement, vous ont été présentées et, s'il n'y a pas eu de demande officielle, quelles ont été les instances qui vous ont été présentées officieusement.

**M. Benson:** *NorCan Air* fait une demande pour une liaison Regina-Minot Classe 92, et nous l'avons approuvée. Il nous faut maintenant l'approbation du *Civil Aeronautic Board* des États-Unis ce qui peut être fait, dans le cas des services régionaux, par un échange de notes... Cet échange a déjà eu lieu pour des questions générales et il reste à obtenir l'approbation du CAB ainsi que la nôtre.

**M. Goodale:** Il s'agirait d'un échange de notes entre le Secrétaire d'État et votre ministère des Affaires extérieures?

**M. Benson:** Oui.

**M. Goodale:** Est-ce que vous avez des renseignements sur la façon dont l'organisme américain de réglementation considère actuellement cette situation? Est-ce qu'il vous tiendrait au courant des travaux faits là-bas?

**M. Benson:** Cet organisme réglera ces demandes par l'intermédiaire d'audiences aux États-Unis et elle en donnera avis comme nous le faisons au Canada.

**M. Goodale:** Elle ne vous renseignera donc pas spécialement bien que ces travaux vous concernent?

**M. Benson:** L'échange de notes prévoit que chaque organisme s'occupant de réglementation devra traiter la question d'une façon autonome et rapide. Donc, nous sommes au courant de ce qui se passe de façon générale au point de vue des audiences, etc.; mais nous n'intervenons pas dans les audiences qui se déroulent aux États-Unis.

En passant, je dirais que cet organisme n'intervient pas lui non plus dans les audiences que nous organisons au Canada.

**M. Goodale:** Donc pour l'instant la demande faite par NorCan a été approuvée au Canada et elle attend l'approbation américaine?

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Goodale:** Avez-vous reçu officiellement une demande de *Frontier* pour l'établissement d'un service entre Regina et Denver? Les journaux ont répandu la nouvelle dans la Saskatchewan il y a quelques semaines sans mentionner de demande mais en indiquant que cette ligne aérienne s'intéressait tout particulièrement à ce service.

**M. Benson:** Je ne pense pas que ce soit le cas mais je vais vérifier.

**M. Goodale:** Très bien. Merci. Monsieur le président, je voudrais parler brièvement d'un sujet qu'a effleuré M. Alkenbrack en rapport avec l'intervention de M. Benson sur la Partie III de la Loi nationale sur les transports. M. Benson pourrait-il nous dire si la Commission canadienne des transports prend part à des négociations entre les gouvernements pour la mise en vigueur éventuelle de cette partie III. Y a-t-il des difficultés pour amener les gouvernements provinciaux et le Gouvernement fédéral à se mettre d'accord sur les conditions d'application de cette partie de la Loi?



[Text]

**Mr. Benson:** Well, to my knowledge, sometime ago there were negotiations, between the provinces and the federal government, with regard to the implementation of Part III. These bogged down in that the provincial governments would not agree at the time. The federal government, although it could have acted, unilaterally, choose not to act unilaterally. We, in the CTC, have remained in a position where we could take, on Part III, if the government decides that we should do it. It is really up to the Government of Canada, at the present time, to decide how it is going to proceed with this particular matter.

• 1020

**Mr. Goodale:** It sounds like the traditional Canadian dilemma. If we can solve the . . .

**Mr. Benson:** This is a problem. You know the background of this, no doubt, where it was decided, by the Judicial Committee of Privy Council, that the federal government had the authority to regulate interprovincial trucking and buses. There was no body, in Canada, to do it, at that particular time, so an Act was passed turning over the authority to the provinces. The provinces set up organizations to do this but Parliament, under Part III of the National Transportation Act, put in the power to take it back. And we have never been able to agree, to this date, upon how this should be done.

**Mr. Goodale:** Fine.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale.

**Mr. Alkenbrack:** On a point of order . . .

**The Chairman:** Mr. Alkenbrack, on a point of order.

**Mr. Alkenbrack:** I want to substantiate what the hon. member is thinking, there, and the statement made by Mr. Benson. Would they not agree that in every case, where the matter concerns a national facility, Part III should be invoked?

**The Chairman:** Order, please.

I do not believe that that is a point of order. We have many questioners that have not asked any questions, yet. We can come back on a second round, if you prefer, Mr. Alkenbrack.

**Mr. Mazankowski.**

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Benson,** in dealing with the branch lines, which are being evaluated by the Hall Commission, has brought to light, again, the distortion, in my view, which is caused in the costing data particularly with respect to on-line and off-line costs. And it seems to me that the manner, in which the costing data is compiled, gives a rather distorted picture in the evaluation of a particular branch line.

For example, the costs are divided into two categories: on-line costs and off-line costs. The on-line costs are those direct costs which are related to the maintenance of that particular branch line. The off-line costs are those costs which are associated with moving the grain or the commodity on the main line after it travels down the branch line. And so, by combining the two figures, and allocating the cost to that specific branch line, I think we get a very, very distorted picture. Because, in the event that the branch line would be abandoned, the grain, or the other commodities, that will have to move from that particular area, still will have to move on the main line and there will be costs incurred.

[Interpretation]

**M. Benson:** Autant que je sache, des négociations se sont déroulées il y a quelque temps entre les provinces et le Gouvernement fédéral pour la mise en application de cette Partie III. Cependant, ces dernières se sont heurtées au fait que les gouvernements provinciaux ne s'étaient pas mis d'accord à l'époque. Le Gouvernement fédéral, même s'il pouvait agir seul, a préféré ne pas agir unilatéralement. A la Commission canadienne des transports, nous sommes restés prêts à nous occuper de cette partie III si le gouvernement se décidait. C'est donc à lui de prendre une décision.

**M. Goodale:** Cela ressemble au dilemme canadien habituel. Si nous pouvons résoudre . . .

**M. Benson:** Vous connaissez l'histoire sans aucun doute: le conseil judiciaire du conseil privé avait décidé que le gouvernement fédéral avait le droit de réglementer le trafic interprovincial des camions et des autobus. A l'époque, il n'y avait aucun organisme chargé d'appliquer ces mesures et une loi a été adoptée donnant ce pouvoir aux provinces. Les provinces ont établi des organismes à cette fin mais le Parlement, en vertu de la partie III de la Loi nationale sur les transports avait le pouvoir de reprendre ce mandant. Mais depuis, nous ne nous sommes jamais mis d'accord sur la procédure.

**M. Goodale:** Très bien.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale.

**M. Alkenbrack:** J'invoque le Règlement . . .

**Le président:** M. Alkenbrack invoque le Règlement.

**M. Alkenbrack:** J'aimerais étayer ce que l'honorable député pense dans ce cas ainsi que la déclaration faite par M. Benson. Lorsque la question touche un service national, ne devrait-on pas invoquer la partie III?

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît.

C'est sans rapport avec le règlement—il y a beaucoup de députés qui n'ont pas encore eu la possibilité d'intervenir et nous reviendrons à cette question lors d'une deuxième série, monsieur Alkenbrack.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Lorsque M. Benson a traité de ces voies secondaires dont avait discuté la Commission Hall, il y a remis en question cet écart qui existe à mon avis dans les frais de revient et particulièrement les coûts de transport directs et indirects. Il me semble que la façon dont on réunit les données sur les prix de revient fournit une image plutôt faussée de l'évaluation d'une ligne secondaire.

Par exemple, les coûts sont divisés en deux catégories: les coûts directs et les coûts indirects; les coûts directs seraient ceux qui se rapportent à l'entretien de cette voie secondaire et les coûts indirects seraient ceux résultant du transport des grains, ou des denrées sur la voie principale après avoir emprunté la voie secondaire. Donc, en regroupant les deux chiffres et en affectant ce prix de revient à telle voie secondaire, le résultat auquel on aboutit n'est pas du tout exact. Car dans le cas où cette ligne secondaire serait abandonnée, le grain ou tout autre produit qui aura été transporté à partir de cette région devra toujours emprunter la voie principale et il y aura par conséquent des coûts qui en résulteront.

[Texte]

I wonder, in view of the importance that this particular evaluation has currently, in terms of the salvation of some of these branch lines, whether, in fact, any consideration has been given, perhaps, to reviewing the current costing formula.

**Mr. Benson:** As a matter of fact, the Snavely Commission, which is looking at the cost of transporting grain, is looking into this very matter, I am informed. We have provided assistance to the Commission, as we have to the Hall Commission, when requested, and this very matter of cost allocation, with respect to the hauling of grain, is being looked at.

**Mr. Mazankowski:** But it still does not help those of us who wish to defend the maintenance of a particular branch line when, by using the combinations of the on-line and off-line costs, a particular branch line becomes a non-viable operation. And, quite frankly, I think the whole process is so misleading and so distorted that it really does not give us an opportunity fairly to assess and examine the potential viability of that given branch line. After all, you are associating costs to that particular branch line that really, in essence, have no relationship to that branch line, and indeed the off-line costs will still be incurred because traffic is still going to be generated in that particular area that was serviced by that particular branch line. As President of the Canadian Transport Commission, are you satisfied with that particular formula?

• 1025

**Mr. Benson:** The costing formula and the cost allocation are a result of some two or three years of hearings that took place, at which there were public representations, professional studies and all sorts of things, before our general cost order was issued. Based upon the information and submissions made at that time, I think the Commission did the best job it could do in producing the costing order.

Now we have a situation where the government is looking, through two Commissions, first at whether certain branch lines should be continued and secondly at the cost of transporting grain. I think in both these instances they will have to consider the method of cost allocation. There is no doubt that there will be representations made with respect to the cost allocation when they are deciding on a particular branch line. But the method of costing was not just picked out of the air sort of thing. It was...

**Mr. Mazankowski:** My specific question is, do you think it is fair, the present formula, as it relates to branch line evaluation? Do you think the present formula, as it is set out in the costing order, represents a fair and reasonable manner of assessing a given branch line?

**Mr. Benson:** It currently is the law, in that it is the regulation...

**Mr. Mazankowski:** Yes, but there are some laws that are fair and some laws that are not fair. Do you think this is fair?

**Mr. Benson:** ... and we certainly will look at it as a result of the Snavely investigation, with whatever they come up with.

[Interprétation]

Vu l'importance de cette évaluation qui doit servir à sauver certaines lignes secondaires, n'a-t-on pas songé à réviser la formule qui nous sert actuellement à établir le prix de revient?

**M. Benson:** En fait, la Commission Snavely qui étudie la question du coût du transport du grain est en train justement d'examiner cette affaire. Nous avons aidé cette Commission comme la Commission Hall. La répartition des coûts de transport du grain fait l'objet actuellement d'une étude.

**M. Mazankowski:** Mais ceci n'aide toujours pas ceux qui parmi nous veulent sauver telle voie secondaire car en additionnant les coûts directs et indirects de ces lignes, on en arrive à établir qu'une voie secondaire n'est plus rentable. Et franchement, ce calcul est si trompeur qu'il ne permet pas de déterminer avec justesse si cette voie secondaire sera éventuellement rentable. Après tout, vous avez attribué à cette voie secondaire des coûts qui en fait sont sans rapport avec elle mais les coûts indirects subsisteront puisque le trafic continuera à venir de cette région. Êtes-vous satisfait, en tant que président de la Commission canadienne des transports, de cette formule?

**M. Benson:** La formule d'établissement et de répartition du prix de revient a été établie à la suite de deux ou trois années d'audiences qui ont servi au public d'exprimer son point de vue; entre autres, des études ont été faites par des spécialistes. La décision que nous avons prise au sujet des prix de revient basée sur les renseignements et les exposés présentés à l'époque, représente ce que pouvait faire de mieux la Commission.

Le gouvernement a établi deux commissions qui examinent si certaines voies secondaires devraient être supprimées et quel est le coût du transport du grain. Je crois que dans ces deux cas il faudrait établir une méthode de répartition des coûts. Il n'y a pas de doute que lorsqu'on prendra une décision au sujet d'une voie secondaire donnée, des objections seront soulevées au sujet de la répartition des coûts mais il ne faut pas croire que notre façon d'établir les coûts a été arbitraire... elle résultait...

**M. Mazankowski:** Pensez-vous que cette formule soit juste dans l'optique de l'évaluation des voies secondaires? Avons-nous là une évaluation juste et raisonnable?

**M. Benson:** Actuellement, elle est légale car c'est le règlement...

**M. Mazankowski:** Oui, mais il y a des lois qui sont justes et d'autres qui ne le sont pas; pensez-vous que celle-ci le soit?

**M. Benson:** ... nous allons certainement examiner cette question par rapport aux résultats de l'enquête Snavely.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** In that regard, then, have your Commission and the Snavely Commission been working together on this? Has there been any consultation or co-ordination of the activities of the Snavely Commission with your particular group, and, if so, what sort of input have you given the Snavely Commission to date?

**Mr. Benson:** We give them all sorts of information . . .

**Mr. Mazankowski:** Have you made a formal representation in terms of the costing data in relation to on-line and off-line costs?

**Mr. Benson:** Everything is made available to Snavely . . .

**Mr. Mazankowski:** No, but have you made a formal . . .

**Mr. Benson:** . . . but we are not trying to influence his direction in arriving at his decision.

**Mr. Mazankowski:** Well, given your experience . . .

**Mr. Benson:** We have a cost order.

**Mr. Mazankowski:** Given the experience you have had, I think the manner in which you answered the questions would imply to me that you think there is some degree of unfairness in the manner in which this particular costing order is being applied. It would seem to me that it would be in your interests, given your experience and your relationship in this particular area, it would seem to me that it would behoove you, to recommend certain steps in this particular area.

**Mr. Benson:** Mr. Mazankowski, I do not think we can interfere with the Commissioner's jurisdiction at this particular time. We will give him all the information we have. He can form his own opinion, which he will state. But what one has is a cost order, which was developed through public hearings, and, as I indicated last night, the matter of cost allocation often is subjective in accounting.

**Mr. Mazankowski:** Am I to take it, then, that the only information that your Commission will be giving the Snavely Commission is that information that he requests?

**Mr. Benson:** We will give him any sort of information that he wants, and he has requested information with regard to cost allocations.

**Mr. Mazankowski:** But you will not be voluntarily providing him with any information or any suggestions or any recommendations.

**Mr. Benson:** He has all the input that we have available to him. He has all the input that we have available to him on costing as requested, and he has requested it all.

**Mr. Mazankowski:** So your role, then, particularly, is basically a statistical and research role more than anything, rather than that of a . . .

**Mr. Benson:** That is right, that is right. There is a Commission appointed.

**Mr. Mazankowski:** It is rather strange that your role would be that limited, because it seems to me that, as your responsibility is outlined under the National Transportation Act, you are going to be the overseer of transportation in this country, it would seem to me that your commission could put forth some valuable input.

[Interpretation]

**M. Mazankowski:** Est-ce que dans cette optique, votre Commission et la Commission Snavely ont travaillé en collaboration? Y a-t-il eu consultation, ou coordination entre les activités de la Commission Snavely et celles de votre groupe et, dans ce dernier cas, qu'avez-vous apporté jusqu'ici qui puisse aider la Commission Snavely?

**M. Benson:** Nous lui avons fourni toutes sortes de renseignements . . .

**M. Mazankowski:** Lui avez-vous officiellement communiqué des données concernant les prix de revient par rapport aux coûts directs et indirects?

**M. Benson:** La Commission Snavely a à sa disposition tout . . .

**M. Mazankowski:** Est-ce qu'officiellement, vous . . .

**M. Benson:** . . . mais nous ne voulons pas influencer ses décisions.

**M. Mazankowski:** Compte tenu de votre expérience . . .

**M. Benson:** Il y a une décision en ce qui a trait à l'établissement des coûts et il faut la respecter.

**M. Mazankowski:** Compte tenu de l'expérience dont vous disposez, votre réponse laisse entendre que la façon dont on applique cette décision se rapportant aux coûts comporte quelque chose d'injuste. Il me semble qu'il serait dans votre intérêt et qu'il vous incomberait de recommander certaines mesures dans ce domaine.

**M. Benson:** Monsieur Mazankowski, je ne pense pas avoir le droit de m'ingérer pour le moment dans le domaine du Commissaire. Nous lui fournirons tous les renseignements dont nous disposons et il pourra ainsi nous donner son avis. La décision concernant les coûts résulte d'audiences publiques et, comme je l'ai indiqué hier soir, la répartition des coûts est très souvent une question subjective en comptabilité.

**M. Mazankowski:** Dois-je alors comprendre que les seuls renseignements que votre Commission fournira à la Commission Snavely seront les renseignements qu'elle vous demandera?

**M. Benson:** Nous fournirons à cette Commission tous les renseignements qu'elle voudra et le Commissaire nous a demandé des renseignements sur la répartition des coûts.

**M. Mazankowski:** Mais vous ne lui fournirez pas spontanément des renseignements ou des propositions ou des recommandations.

**M. Benson:** Le Commissaire dispose de tous les renseignements qu'il a demandés sur l'établissement des coûts.

**M. Mazankowski:** Donc, votre rôle est fondamentalement un rôle statistique et un rôle de recherche plutôt que . . .

**M. Benson:** C'est exact. Une commission a été nommée.

**M. Mazankowski:** C'est étrange que votre rôle soit aussi limité car, semble-t-il, d'après l'énoncé de vos attributions dans la Loi nationale sur les transports vous êtes censé surveiller les transports au Canada et il me semble que votre Commission pourrait fournir dans ce cas un apport de grande valeur.

[Texte]

• 1030

**Mr. Benson:** Certainly we will give all the statistical input that is required, but the government decided to proceed in these two matters. One is the branch lines; the second is the cost of transporting grain through commissions. They could have said to the CTC, would you examine the allocation of costs, and we would have done that.

**Mr. Mazankowski:** Do you have the feeling that you have been left out in the cold in this particular area?

**Mr. Benson:** No, we are quite busy. Really, if we had been asked to do that...

**Mr. Mazankowski:** It seems to me that they have by-passed the commission in a very unique manner. If all your commission is going to do is provide statistics and some research, I think it does not say much for the commission in the eyes of the government.

**Mr. Benson:** The government decided to do this particular matter through commissions.

**Mr. Mazankowski:** I realize that.

**Mr. Benson:** They could have decided to have the CTC do it. But it would have taken us a lot longer because, as you know, we are quite busy with the ongoing work in the CTC.

**Mr. Mazankowski:** I am sure you could have taken on additional staff if you had been belaboured with this particular task.

**Mr. Benson:** If we had been asked to do it we would have considered it, of course.

**Mr. Mazankowski:** What about the Hall Commission? Is your role in so far as the Hall Commission is concerned simply a passive role as well?

**Mr. Benson:** I have been told that Mr. Hall is taking a very independent stand as a commissioner, which he has the right to do. We provide him with all the information that he requests from us and we will do our utmost to assist him. But again, it is being done by a commission; it is not being done by the CTC. The judgment must be the judgment of the commission.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Could I just have one more question?

**The Chairman:** I am sorry, we have about six more questioners and there is another committee. We are sitting again on Thursday.

**Mr. Horner:**

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to correct him, although I agree with much that Mr. Mazankowski said.

I would like to take another subject matter: the question of rail safety. Through you, Mr. Chairman, to the Chairman of the CTC, as I understand the Railway Act, the CTC has the complete power to enforce railway track maintenance. How do you see your power in that regard? I know you have done safety studies and found the track in very poor condition. How do you see your role as an enforcement officer of the maintenance of the track?

[Interprétation]

**M. Benson:** Nous fournirons certes toutes les statistiques nécessaires, mais le gouvernement a décidé d'examiner ces deux questions, à savoir les lignes secondaires et le coût du transport des céréales, par l'entremise des commissions. Si on avait demandé à la Commission canadienne des transports d'examiner la répartition des coûts, elle l'aurait fait.

**M. Mazankowski:** Avez-vous l'impression d'avoir été relégué à l'arrière-plan dans cette situation?

**M. Benson:** Non, nous sommes très affairés. En réalité, si on nous avait demandé de nous occuper de cette question...

**M. Mazankowski:** Il me semble qu'on a négligé la Commission de façon assez particulière. Si elle doit se borner à fournir des données et à effectuer des recherches, on peut en déduire que le gouvernement ne lui attache pas beaucoup d'importance.

**M. Benson:** Le gouvernement a décidé de s'occuper de cette question par l'entremise des Commissions.

**M. Mazankowski:** Je m'en rends compte.

**M. Benson:** Il aurait pu charger la CCT de cette responsabilité. Cependant, cela nous aurait demandé beaucoup plus de temps car, comme vous le savez, nous sommes présentement très affairés.

**M. Mazankowski:** Je suis persuadé que vous auriez pu recruter du personnel supplémentaire si cette tâche vous avait été confiée.

**M. Benson:** Si on nous l'avait demandé, nous y aurions évidemment songé.

**M. Mazankowski:** Que dire de la Commission Hall? Votre rôle à cet égard a-t-il été également passif?

**M. Benson:** On m'a informé que M. Hall a adopté une position très indépendante en sa qualité de commissaire, et c'est son droit. Nous lui fournissons tous les renseignements dont il a besoin et nous ferons tout notre possible pour l'aider. Encore une fois, c'est une commission spéciale et non pas la Commission canadienne des transports qui est chargée de cette tâche. C'est donc celle-ci qui prendra les décisions.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Puis-je poser une dernière question?

**Le président:** Je regrette, mais six noms figurent encore sur ma liste et un autre comité siège dans cette pièce à 11 heures. Cependant, nous nous rencontrons encore jeudi.

Monsieur Horner.

**M. Horner:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder une autre question, à savoir celle de la sécurité du rail. Ma question s'adresse au président de la Commission canadienne des transports. En vertu de la Loi sur les chemins de fer, la Commission canadienne des transports est investie du pouvoir absolu d'appliquer les règlements relatifs à l'entretien des voies ferrées. Comment entrevoyez-vous vos pouvoirs à cet égard? Je sais qu'après avoir effectué des études sur la sécurité vous avez découvert que les voies sont en très mauvais état. Comment donc vous apparaît votre rôle à titre de responsable de l'entretien des voies?



[Text]

**Mr. Benson:** We certainly examine the operations of the railway from a safety point of view on a continuous basis through our safety officers.

**Mr. Horner:** I know you examine it and you issue reports. But in the Railway Act it states that the CTC can use its authority to make certain that the railway maintains good track.

**An hon. Member:** What clause?

**Mr. Horner:** I have not got the section of the act before me but I know it is in the act.

**Mr. Benson:** You have quoted the act correctly. Beyond our ongoing inspection, where we force changes when we find that things are being neglected, we also have set up a committee consisting of the railways, the railway unions, which are very interested in safety, and a representative of our commission. They have in turn set up committees which are looking at the matter of track inspection, track standards, signals and rock slides. They have committees looking at these, and at methods of better maintaining the lines in order to prevent accidents which occur from these things.

**Mr. Horner:** It is not good enough to me as one who wants to see the railroads provide better service. When I look at a report sent out to every farmer by the Canadian Wheat Board, I see that possibly two months out of the year there has not been some tie-up of railway trackage because of poor conditions. Shipping is tied up continuously because of the track being out of condition. This is not only in Western Canada; this is in every province in Canada. Railway tracks, both CN and CP—and I must say that CN is worse than CP—are in terrible shape.

Now you people, and the people before you, have always had the authority in the Railway Act to make certain that the track is maintained. Is there something wrong with that authority that you cannot do the job? Why has your board not been able to do the job that is your responsibility? The past 10 years have seen a continual decline in the condition of our railway trackage in Canada and it is one of your jobs to police that track. What more authority do you need to ensure better maintenance?

• 1035

**Mr. Benson:** I offered to have a presentation made to the Committee last year, which the Committee did not have time to look at, regarding track safety and the relationship between the operation of the railway and the track safety and the standards of maintenance on the railroad. The offer still stands; we are willing to present this to the Committee. It is really quite a good analysis of what is being done on maintenance and safety on the railways. We would be glad to do that. But, you know, just to say off-hand: well, what have you done? I do not think that is a fair question. I think the Commission does have and has had a pretty good record of making the railroads maintain the track and maintain the equipment through inspections, regulations. You cannot *run* the railroads in a sense.

[Interpretation]

**M. Benson:** Nous contrôlons en permanence les activités des sociétés de chemins de fer du point de vue de la sécurité.

**M. Horner:** Je suis au courant, et je sais également que vous publiez des rapports à cet égard. Mais la loi sur les chemins de fer stipule que la Commission canadienne des transports peut, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, obliger les compagnies de chemin de fer à maintenir les voies en bon état.

**Une voix:** De quel article s'agit-il?

**M. Horner:** Je ne sais pas exactement, mais c'est bel et bien dans la loi.

**M. Benson:** Vous avez cité la loi correctement. Outre nos vérifications régulières, nous obligeons les sociétés de chemins de fer à effectuer certaines modifications lorsque nous découvrons des failles, et nous avons également créé un comité composé de représentants des chemins de fer, des syndicats de cheminots qui s'intéressent beaucoup à la question de la sécurité ainsi que d'un représentant de notre commission. Ces représentants ont pour leur part créé d'autres comités examinant des aspects tels que l'inspection des voies, les normes des chemins de fer, la signalisation et les éboulements. Ces comités cherchent également de meilleurs moyens d'entretenir les voies afin d'empêcher les accidents causés par les facteurs que je viens de citer.

**M. Horner:** Cela ne me satisfait pas. Selon les rapports que la Commission canadienne du blé fait parvenir à tous les agriculteurs, il semble qu'il y ait eu retard dans le transport ferroviaire en raison du mauvais état des voies pendant seulement deux mois de l'année. Le transport des marchandises se voit ainsi constamment retardé. Cette situation n'existe pas seulement dans l'Ouest, mais bien dans toutes les provinces. Les voies ferrées du CN et du CP sont en très mauvais état mais je dois dire que celles du CN sont pires que celles du CP,

Vous, et vos prédécesseurs, vous avez toujours eu le pouvoir en vertu de la Loi sur les chemins de fer de veiller à l'entretien des voies. Est-ce que quelque chose vous empêche d'accomplir votre travail? Pourquoi votre commission ne s'est-elle pas acquittée de sa responsabilité? Au cours des dix dernières années j'ai été témoin du délabrement progressif des voies ferrées et c'est à vous qu'il incombe de remédier à cette situation. Quel pouvoir vous faut-il afin de vous aider à mieux vous acquitter de cette tâche?

**M. Benson:** L'an dernier j'avais offert au Comité de présenter un mémoire sur la sécurité du rail ainsi que sur le rapport entre l'exploitation des chemins de fer et la sécurité du rail et les normes d'entretien, mais le Comité n'a pas eu le temps d'en prendre connaissance. Mon offre tient toujours. Il s'agit d'une très bonne analyse de l'entretien et de la sécurité ferroviaires. Mais je ne crois pas qu'il soit juste de nous demander ce que la Commission a accompli. Elle a toujours su amener les sociétés de chemins de fer à entretenir les voies et l'équipement grâce à des règlements et des vérifications. Mais d'une certaine façon, on ne peut régenter les sociétés ferroviaires.

[Texte]

**Mr. Horner:** No, you cannot run the railroads but can you force them to fix it up?

**Mr. Benson:** Well, yes, I suppose one can force them to fix it up, if they have the money to do so.

**Mr. Horner:** It is not a question of money.

**Mr. Benson:** I am worried about safety, not money.

**Mr. Horner:** Yes, your worry is not money; it is safety.

**Mr. Benson:** Yes. I am worried about safety. As a matter of fact, we investigate accidents, as you know, on the railroads, and the number of accidents and number of deaths in 1975 showed a marked decline over the previous year so...

**Mr. Marshall:** Because there are no more trains, for heaven's sake. You cannot have accidents...

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Benson:** There is more ton-mileage haulage on the railroads in Canada now than there has ever been in Canada's history, and it is growing very quickly. When looking into the future, one has to wonder about the capacity of the railroad to handle the traffic and about certain bottlenecks that will be generated. I am sure that if you have the representatives of the CNR or the CPR here, they would tell you the same thing; that they are now looking at what they are going to do to handle the increasing volume on the railroads.

**Mr. Horner:** Oh, I agree that the total tonnage has increased tremendously, and I think it could be doubled if we had a good track underneath that tonnage.

**Mr. Benson:** There are bottlenecks and they are a great problem.

**Mr. Horner:** I think both railroads have been very negligent in the maintenance of their track. It is commonly thought that the branch lines are in bad condition but I am talking about the main lines. The branch lines are in bad condition; there is no question about that. On many of them you cannot go over 10 miles an hour.

**Mr. Benson:** Well, there has been a continuing improvement on the main lines, as you know, with heavier rails, welded rails, longer spans, changing of the track suspension. They have tried using concrete ties. They are working continuous by on this.

**Mr. Horner:** Concrete ties have not proved to be very successful.

**Mr. Benson:** They have tried them.

**Mr. Horner:** They have experimented with them in Manitoba but I do not think they have proved to be very successful from what I have read about it.

**Mr. Benson:** Well, the CNR and CPR do carry out tests, as you know, along those lines. The main lines have been greatly improved in Canada. The railways have had a program going on replacing all the track on the main lines in Canada, and this has been moving along within the capacity of the railways to do it.

[Interprétation]

**M. Horner:** Certes, mais ne peut-on pas les obliger à maintenir l'équipement et les voies en bon état?

**M. Benson:** J'imagine que si, mais ces sociétés doivent cependant disposer des fonds nécessaires.

**M. Horner:** Ce n'est pas une question d'argent.

**M. Benson:** C'est la sécurité qui m'intéresse et non pas l'argent.

**M. Horner:** En effet.

**M. Benson:** C'est la sécurité qui me préoccupe. En fait, comme vous le savez, nous enquêtons sur les accidents de chemin de fer et le nombre d'accidents et d'accidents mortels en 1975 est beaucoup moins élevé que l'année précédente, ainsi...

**M. Marshall:** C'est bien simple, c'est parce qu'il n'y a plus de trains. Il ne peut donc y avoir d'accident...

**Des voix:** Bravo!

**M. Benson:** Le transport ferroviaire des marchandises au Canada est plus important que jamais et va en augmentant très rapidement. En songeant à l'avenir des chemins de fer, il faut tenir compte de la capacité des voies et trouver des moyens de remédier aux embouteillages que cette croissance entraînera. Je suis persuadé que si les représentants du CN ou du CP étaient ici en ce moment ils confirmeraient mes dires; ces sociétés étudient présentement des moyens capables de faire face à la croissance du transport ferroviaire.

**M. Horner:** Je conviens en effet que la quantité de denrées transportée par chemin de fer a augmenté énormément et je suis persuadé qu'elle pourrait être doublée si les voies ferrées étaient en bon état.

**M. Benson:** Les goulots d'étranglement posent cependant de graves difficultés.

**M. Horner:** Les deux sociétés ferroviaires ont négligé l'entretien de leurs voies. Chacun sait que les voies secondaires sont en mauvais état et sur certaines on ne peut dépasser la vitesse de dix milles à l'heure mais je parle ici des lignes principales.

**M. Benson:** Eh bien, comme vous le savez on continue d'améliorer les voies principales en installant des rails soudés, plus lourds et plus longs, et en modifiant la suspension de la voie. On a essayé des raccords de béton et l'on cherche constamment des façons d'améliorer l'état des voies.

**M. Horner:** Les raccords de béton ne se sont pas avérés très satisfaisants.

**M. Benson:** C'était un essai.

**M. Horner:** On a fait l'essai au Manitoba mais je ne crois pas que cela ait été une réussite.

**M. Benson:** Comme vous le savez, le CN et le CP effectuent des tests de ce genre. Les lignes principales ont été considérablement améliorées. Les sociétés remplacent progressivement tous les rails des lignes principales au fur et à mesure qu'il leur est possible de le faire.



[Text]

**Mr. Horner:** You have done an admirable job of defending the railways but . . .

**Mr. Benson:** Well, it is not my job to defend the railways.

**Mr. Horner:** . . . my original question, Mr. Chairman, was asked to find out whether you felt you had enough authority. You can publish safety reports until you are blue in the face—there are all kinds of reports cluttered up around Parliament Hill—but what authority have you got to make certain that the stinging indictments of your safety investigation of, I think it was, 1973—or, in other words, are you confident that you have enough authority to be able to shut down the railway line? Can you enforce that?

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Horner:** Have you done it?

**Mr. Benson:** Sure.

**Mr. Horner:** Can you get them to improve or straighten their track, or . . .

**Mr. Benson:** Oh, sure. We have put slow orders, for example, on railway lines until they fix the track up. We have said that they were not going to drive over them any faster because it was not safe. Our prime concern is safety. It is not, as you were saying, for the operation of the railroad; it is the safety on the railroad; that is our responsibility.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner.

**Mr. Marshall:**

**Mr. Marshall:** Thank you, Mr. Chairman. I want to ask Mr. Benson about the Trans-Newfoundland Corridor Transportation Study which was done in 1974, and which I think was a good study.

It made various recommendations, but sincerely and honestly I see a steady deterioration of the whole transportation system, other than air, in Newfoundland. There appears to be evidence of the downgrading of the rail freight and express service, which they deny. They say there is a drop in the loadings, yet the loadings have been increasing over the past five years tremendously. It appears that they are moving to rubber. Rubber transport freight has increased by 950 per cent; yet they say the loadings by freight are dropping.

If there is any place in the country where there is a need for an upgrading of the highways, then that is it. The trucks are taking over the highways to the point where it is going to be dangerous for a car to drive on the roads. There never was a first class transCanada highway, yet there is more rubber traffic and less air-rail traffic, which is the answer to the transportation problem in Newfoundland—let alone the economic factors, when there are 3,000 to 4,000 railway workers who are steadily losing their jobs.

This is a serious matter and I am asking that this be looked into very carefully, in line with the recommendations of the Trans-Newfoundland report, and that something done about it.

[Interpretation]

**M. Horner:** Vous avez très bien défendu les sociétés de chemins de fer, mais . . .

**M. Benson:** Ce n'est pourtant pas mon rôle.

**M. Horner:** . . . monsieur le président, ma question initiale avait pour but de déterminer si vous jugez que vos pouvoirs sont suffisants. C'est très beau de publier des rapports, le parlement en est d'ailleurs rempli, mais jouissez-vous de pouvoirs suffisants vous permettant d'appliquer les mesures résultant de votre enquête de 1973, c'est-à-dire la suppression des lignes de chemin de fer?

**M. Benson:** Oui.

**M. Horner:** L'avez-vous déjà fait?

**M. Benson:** Oui.

**M. Horner:** Pouvez-vous obliger les sociétés de chemin de fer à améliorer leurs voies ou . . .

**M. Benson:** Certainement. Par exemple, nous avons ordonné le ralentissement du transport sur certaines lignes jusqu'à ce qu'elles soient améliorées. Comme vous le savez, nous nous intéressons surtout à la sécurité. Nous ne sommes pas responsables de l'exploitation des chemins de fer mais de la sécurité.

**Le président:** Merci, monsieur Horner.

**Monsieur Marshall:**

**M. Marshall:** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser à M. Benson une question au sujet de l'excellente étude menée en 1974 sur le transport trans-Terre-Neuve.

Cette étude contenait plusieurs recommandations, mais je dois dire en toute honnêteté que tout le réseau de transport, à l'exception du transport aérien, se détériore à Terre-Neuve. Les services de fret et d'express ferroviaire se détériorent, bien qu'on le nie. On prétend qu'il y a une baisse dans les chargements alors que ceux-ci ont augmenté considérablement au cours des cinq dernières années. On semble maintenant s'occuper du transport du caoutchouc. Le transport de ce matériau en fret a augmenté de 950 p. 100 mais on prétend que les chargements en fret ont diminué.

S'il existe un endroit au pays où il serait nécessaire d'améliorer les autoroutes, c'est bien Terre-Neuve. Les camions remplacent les trains au point où il devient dangereux de conduire une automobile sur ces routes. La transcanadienne n'a jamais été de première classe dans cette province et cependant on transporte de plus en plus le caoutchouc par camion et de moins en moins par avion et par rail, ce qui résoudrait cependant le problème des transports à Terre-Neuve, sans compter les facteurs économiques puisque entre 3,000 et 4,000 cheminots terre-neuviens perdent progressivement leur emploi.

Cette question est très grave et j'aimerais qu'on l'examine en tenant compte des recommandations du rapport trans-terre-neuvien afin d'y apporter une solution.

[Texte]

**Mr. Benson:** The corridor study was commissioned by our Commission at the request of the Minister of Transport who wanted us to report to him with regard to this particular matter. We carried it out, we made the report, and it has been in the hands of the Minister since June or July of last year. The action that is to be taken on that is largely government action, if action is to be taken, and not action that should be instituted by the Commission. The report has been made to the government and it is a matter of government deciding on its policy, and how and to what degree it wishes to proceed on the basis of the report with which we have provided them.

**Mr. Marshall:** Is there any way in which the Transport Commission can look into the increase in traffic and the alternatives which are recommended here, to see if indeed there is a downgrading of rail freight and traffic service?

**Mr. Benson:** This would involve, in my mind, an updating of the data that is in the report that we have made to the Minister. Is this what you are looking for?

**Mr. Marshall:** Yes. To follow up on your report.

**Mr. Benson:** It would be possible to do this if the government asked us to do it. It is a matter of a request. If the Minister decided that the report needed to be updated, we would be glad to look at it; but that request has not been made.

**Mr. Marshall:** All right. So I have to take it up with the Minister of Transport.

I think my colleague, Mr. McGrath, took up the matter of increases in passenger service but, moving over to third-level carrier service, for the isolated parts of Newfoundland, which are out of the mainstream of communication, there is supposed to be a program for providing airports and airstrips in remote areas. Is anything being done on that?

• 1045

**Mr. Benson:** Remote-area airstrips is, again, a matter for the Ministry of Transport. We have no authority over the facilities for air transport. We have authority over the allocation of routes with regard to third-level carriers. We did carry out a very exhaustive study of third-level carrier problems and made a report to the Minister with various alternatives.

**Mr. Marshall:** In the recommendations, have you recommended subsidies for municipalities in remote areas to provide airstrips? For example, in Labrador, there is a possibility of overcoming the need for energy...

**Mr. Benson:** I do not think the matter is covered directly in our third-level report. However, we have released the report and we would be glad to give it to you and you can have a look at it.

**Mr. Marshall:** Can we get that report?

**Mr. Benson:** Surely. And I think the matter of our role in third-level carriers can be better discussed after members have this. And it is available. We will see that you get a copy, immediately.

[Interprétation]

**M. Benson:** L'étude sur les transports dans le corridor de circulation a été confiée à la Commission, à la demande du ministre des Transports qui désirait un rapport sur la situation. Après avoir effectué cette étude, nous avons remis le rapport au ministre en juin ou juillet dernier. Les mesures à prendre incombent en grande partie au gouvernement et non pas à la Commission. C'est au gouvernement de prendre une décision sur les moyens à prendre en se fondant sur le rapport que nous lui avons présenté.

**M. Marshall:** La Commission pourrait-elle examiner la croissance de la circulation et les solutions recommandées dans l'étude afin de déterminer s'il y a effectivement détérioration des services de fret et de transport?

**M. Benson:** Selon moi, il faudrait mettre à jour les données contenues dans le rapport présenté au ministre. Est-ce là ce que vous cherchez?

**M. Marshall:** Oui. Il faudrait donner suite à votre rapport.

**M. Benson:** Il serait possible de le faire à la demande du gouvernement. Si le ministre décidait de mettre le rapport à jour, nous serions heureux de satisfaire à sa demande; cependant, la demande n'a pas été formulée.

**M. Marshall:** Très bien. Je devrai donc en parler au ministre des Transports.

Mon collègue, M. McGrath, a soulevé la question des hausses dans le transport des passagers et je crois qu'il est censé y avoir un programme prévoyant des aéroports et des pistes d'atterrissage dans les parties isolées de Terre-Neuve. Que fait-on à cet égard?

**M. Benson:** La question des pistes d'atterrissage dans les régions éloignées relève encore une fois du ministère des Transports. Les installations destinées au transport aérien ne relèvent pas de notre compétence. Nous sommes chargés de l'affectation des itinéraires des compagnies aériennes de troisième niveau. Nous avons mené une étude très complète sur cette question et avons présenté un rapport au ministre, proposant diverses solutions.

**M. Marshall:** Avez-vous recommandé que des subventions soient accordées aux municipalités éloignées, afin de prévoir des pistes d'atterrissage? Par exemple, au Labrador il est possible de faire face au besoin d'énergie...

**M. Benson:** Je ne crois pas que notre rapport traite directement de la question. Toutefois, nous serons heureux de vous remettre un exemplaire de ce rapport, afin que vous puissiez en prendre connaissance.

**M. Marshall:** C'est possible?

**M. Benson:** Certainement. Nous pourrions d'ailleurs mieux en discuter après que les membres l'auront examiné. Nous vous en ferons parvenir un exemplaire immédiatement.



[Text]

**Mr. Marshall:** All right, that is all for now.

**The Chairman:** Thank you Mr. Marshall. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman. Through you, Mr. Chairman, to Mr. Benson, and it partly has to do with what Mr. Marshall was just talking about. What is the present status of the application by Eastern Provincial for the regional service and the STOL service into Newfoundland? I have had the opportunity of looking at their application and I think it answers many of the questions that those of us, from other parts of Canada, are looking at. It has been said that I am in favour of STOL service at the expense of every other service and I want to say that that is not true. I want Canada to have the best transportation service available but, in my estimation, it has to be a combination of a number of services whether it is bus service tying into a rail service or STOL service tying into a rail service. For the corridor I hope they get the rapid light trains just as fast as they can get them, but there are a lot of people not living in that corridor and there are a lot of people, in Canada, not living in the major centres and, I think, they deserve some type of service, too. When you look at Western Ontario that I represent, where the rail has gone out, a good number of years ago, and has not been replaced with anything that adds up to the type of service that those of us in the out-lying areas deserve, I think we have to look at this. And the application by Eastern Provincial, I think, would provide that type of service to areas that are not now being served adequately by either the railroads or anybody else. What is the status of that application at the present time?

**Mr. Benson:** Yes. The application has been received, advertised and objected to and, as I indicated, in answering this specific question last night, ...

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I am sorry, I ...

**Mr. Benson:** ... we anticipate that we will hold hearings sometime in June. I did not promise June but, it will be about that time. We will proceed with the application. We will have hearings and then a decision will be made.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** That brings us to the second question which has been touched on, briefly, just recently, by the honourable Member from Crowfoot who talked about the quality of the rails and the safety application. However, I would like to go into the quality of service, with regard to passengers, as well, as the quantity and I believe the CTC regulates the quantity of service or who will have that service and how often it will be provided and so on. But what check does the CTC have on the quality of service, because, in my estimation, a degrading of the quality of service will lead eventually to the suspension of service as happened in Western Ontario? The quality of rail service went down to the point where people just would not use it and, therefore, they, then, had a leverage to come back and say well, nobody is using it so permit us to take it out. Somebody has to have the responsibility of maintaining a quality of service to get people to use rail or any other type of transportation. Do you have any influence upon, or any control over, the quality of service?

• 1050

**Mr. Benson:** Well, the responsibility, for the quality of the service, is basically with the railroads and they, you know, over a period of time, indicated that they were unhappy with the method of subsidization they have. They said, for example, they could not buy better equipment

[Interpretation]

**Mr. Marshall:** Très bien, c'est tout pour l'instant.

**Le président:** Merci monsieur Marshall. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. Benson sur l'argument que M. Marshall vient de soulever. Où est présentement la demande de la compagnie *Eastern Provincial* en vue d'établir un service régional et un service ADAC à Terre-Neuve? J'ai examiné la demande de cette société et elle semble répondre à de nombreuses questions que nous qui venons des autres régions du Canada, examinons présentement. On a prétendu que j'étais en faveur du service ADAC aux dépens de tous les autres services, ce qui est faux. Je tiens à ce que le Canada jouisse du meilleur réseau de transport possible, mais selon moi, on ne peut y arriver que par une diversité de services, que ce soit l'autobus et le rail ou alors les services ADAC et ferroviaires. Pour ce qui est du corridor de circulation, j'espère que Terre-Neuve obtiendra les trains rapides et légers le plus tôt possible, mais il faut se rappeler que nombreux sont ceux qui n'habitent pas dans ce corridor tout comme ceux qui ne vivent pas dans les grandes agglomérations et j'estime qu'ils méritent également un service, quel qu'il soit. Je pense entre autres à l'ouest de l'Ontario, dont je suis le représentant, où le service ferroviaire a été abandonné il y a de nombreuses années sans être remplacé par d'autres modes de transport. La Société *Eastern Provincial* pourrait offrir ce type de service aux régions qui ne sont présentement desservies adéquatement ni par les chemins de fer, ni par aucun autre moyen de transport. Où en est cette demande à l'heure actuelle?

**M. Benson:** Nous avons reçu cette demande, nous l'avons annoncée et certains s'y sont opposés, et comme je l'ai indiqué dans ma réponse à cette même question hier soir ...

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je m'excuse, je ...

**M. Benson:** ... nous prévoyons des audiences en juin. Je n'ai rien promis mais je crois que nous serons prêts en juin. Nous examinerons alors la demande et nous tiendrons des audiences après quoi nous prendrons une décision.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Ceci nous amène à la deuxième question dont l'honorable député de Crowfoot a parlé brièvement tout à l'heure, c'est-à-dire l'état des voies et les mesures de sécurité. Toutefois, j'aimerais aborder la question de la qualité ainsi que de la quantité des services de passagers. Je crois que la Commission canadienne des transports régit la quantité des services ainsi que les régions où ils sont offerts. Mais dans quelle mesure la Commission est-elle responsable de la qualité des services, car, selon moi, la détérioration de la qualité donnera éventuellement lieu à la suspension des services, comme la chose s'est produite dans l'ouest de l'Ontario? La qualité du service ferroviaire s'est détériorée au point où personne ne voulait se servir de ce moyen de transport, et on l'a donc abolie. Il faut que quelqu'un veille à la qualité d'un service afin d'encourager les Canadiens à voyager par le train ou par tout autre mode de transport. Exercez-vous des contrôles sur la qualité des services?

**M. Benson:** En principe, ce sont les chemins de fer qui sont responsables de la qualité des services mais, comme vous le savez, ils indiquent depuis un certain temps qu'ils sont insatisfaits des subventions dont ils disposent. Par exemple, ils prétendent ne pas pouvoir acheter d'équipe-

[Texte]

because they have to absorb 20 per cent of the loss. It would put them in a position of losing more money.

With regard to individual complaints with respect to rail service that are received, we take them up with the railroads, find out what the conditions are and try to have them corrected. Indeed, we have our inspectors who travel on trains and, where it is very bad, we try to get the railways to improve it. But they always have the argument coming back that they have no money to improve it and that they need new equipment. The equipment is worn out. This is one of the problems.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** As you said, you have your inspectors. They make a report and you urge the railroads. Does anyone have the ability to say, now: "You will up-grade this or you will do this"? Whether you or whether the Minister or whether . . .

**Mr. Benson:** Well the president of the railroads have this . . .

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I think somebody should.

**Mr. Benson:** The president of the railroads certainly have this ability or authority. The matter of passenger transportation has been examined by the Ministry of Transport, as you know, and some statements have been made with regard to quality and quantity of service and, indeed, some action is being taken. Presently, we are holding hearings with respect to the transcontinental, for example. We had to do that anyway but the Minister gave us a guideline with regard to what he would like to see in the transcontinental service and they have been saying what the Ministry has been saying about various types of services. So it really is a policy matter. If one is going to see a real change in passenger service, on the railroads in Canada, the money has to come from somewhere. And so this becomes a matter of government policy, I think. It is not a matter of regulation.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Perhaps it is not fair but I maybe could ask you to give us your opinion. Do you feel that our passenger rail service has reached the point, now, where it is almost impossible to bring it back to any semblance of quality? Is there an opportunity for us to see passenger rail service take the place it once had, in the Canadian society, where it was well-respected throughout Canada?

**Mr. Benson:** I talked on this particular matter a little bit, last night, when we were talking about the decreasing use of the passenger train in Canada. There are a great many factors involved in this, and I think, if one looks at it and, here, I am just speaking personally . . .

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I understand that, sir.

**Mr. Benson:** If you take a look at what has happened in transportation, the improvement of air transportation, the vast increase in the number of automobiles, the improvement of roads in the country: these factors have pulled people away from the trains. With this pulling away, then, the frequency of trains diminishes and people ride less and less and so the service disappears. The government has been looking, over-all, at the matter of transportation of people in Canada. Decisions have to be made by government, and by Parliament, about how the allocation of money is going to go with respect to the various modes of transportation in the country. I think the day has gone, probably, where a great many Canadian people will travel across the country by train. I think when you get dis-

[Interprétation]

ment puisqu'ils doivent absorber 20 p. 100 de la perte. Ils perdraient ainsi encore plus d'argent.

Pour ce qui est des plaintes individuelles relatives au service ferroviaire, nous en discutons avec les chemins de fer et tentons de remédier aux problèmes. Nos inspecteurs voyagent par chemin de fer et lorsque le service est très mauvais nous tentons d'amener les chemins de fer à l'améliorer. Mais ils reviennent constamment à la charge en disant qu'ils ne disposent pas de fonds leur permettant d'acheter l'équipement nécessaire. L'équipement dont ils disposent présentement est usé. C'est un des problèmes.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Comme vous l'avez dit, vos inspecteurs vous présentent un rapport et vous incitez les chemins de fer à remédier à la situation. Est-ce que quelqu'un a le pouvoir d'exiger que les chemins de fer améliorent leurs services? Est-ce que vous ou le ministre ou . . .

**Mr. Benson:** Le président des chemins de fer a . . .

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Quelqu'un devrait jouir de ce pouvoir.

**Mr. Benson:** Le président des chemins de fer jouit certainement de ce pouvoir. Comme vous le savez, le ministère des Transports a examiné la question du service des passagers; l'on a fait des déclarations au sujet de la qualité et de la quantité des services et des mesures ont été prises. Par exemple, nous tenons présentement des audiences relatives au service transcontinental. Cela s'imposait mais le ministre nous a quand même donné une directive quant au type de service transcontinental qu'il souhaiterait voir; il a parlé, tout comme le ministère, des divers types de services. Il s'agit donc d'une question de politique. Si l'on veut effectuer un changement réel dans le transport ferroviaire des voyageurs au Canada, il faut trouver les fonds quelque part. Il s'agit donc d'une question de politique gouvernementale et non pas d'un règlement.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** C'est peut-être injuste de ma part, mais j'aimerais vous demander votre opinion. Croyez-vous que notre service de voyageurs soit rendu au point où il est presque impossible de lui redonner un semblant de qualité? Pouvons-nous espérer qu'un jour notre service de voyageurs reprenne sa place dans la société canadienne alors qu'on le respectait d'un bout à l'autre du Canada?

**Mr. Benson:** J'ai parlé un peu de cette question hier soir lorsque nous avons discuté de l'abandon progressif du service de voyageurs au Canada. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte et personnellement . . .

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Je comprends cela.

**Mr. Benson:** L'amélioration du transport aérien, la hausse considérable du nombre d'automobiles, l'amélioration du réseau routier, tous ces facteurs ont éloigné la population du transport ferroviaire. Par conséquent, la fréquence des trains diminue et on se sert de moins en moins des services de sorte qu'ils finissent par disparaître. Le gouvernement a examiné dans son ensemble la question du transport des voyageurs au Canada. Le gouvernement et le Parlement doivent prendre des décisions sur la répartition des crédits entre les divers modes de transport. Je ne crois pas que le service de voyageurs reprenne son essor. Lorsque les distances à parcourir sont supérieures à 300 ou 350 milles, les gens préfèrent prendre l'avion. Les différences de coût et de temps le justifient lorsqu'on ne voyage pas en automo-



[Text]

tances, they found this in other countries, of over 300 or 350 miles, people tend to fly. The cost differential and the time differential are just that great, if they are not going by their own automobiles. But, in short distances in some countries, they have a very good passenger service, but it is not free. Nobody, with perhaps, the possible exception of Switzerland, makes money on hauling passengers by rail.

It is expensive.

**An hon. Member:** Or any other way.

**Mr. Benson:** Yes, or, perhaps, any other way, if you consider the indirect subsidies that go to other modes of transportation. We did a study, it is fairly subjective, but, as I recall the study, it said that road and rail transportation covered about 82 per cent of its cost and it was almost exactly the opposite for shipping and air transportation if you included all cost. But here this is an argumentative matter that is subject to interpretation. We have a report on this study that I can make available to any members of the Committee who want to see it. I think we recently sent you a list of all our publications with regard to reports. They are, of course, available to all members of the Committee and the members of the House of Commons on request.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** One final question, Mr. Chairman. If we are going to combine all modes of traffic to give us a better over-all transportation picture, which I think is the answer, it brings us to the point where if you get into the STOL service you could start to get in the CTC applications by small operators to institute STOL service.

As an example, take the central portion of Ontario. It is my contention that, if you are going to put in a STOL system or a hub-and-spoke concept, it has to be done by someone who has the proper background to do it. If applications are received by the CTC from small operators, King Air, or something like that, to start a service, it could be to the detriment of the over-all service and they could find themselves in a situation where they are going to go under. Instead of a fully integrated hub-and-spoke system coming into place, you will have a bunch of splinter systems and nobody is going to survive the start-up period. Is it the idea of the CTC to take a look at all these applications and make sure that this does not happen? I think it could set back the whole picture for many, many years.

**Mr. Benson:** At present we do look at all applications to provide air service and they have to be approved by the Commission. One of the aspects we look at is the financing of the applicant. This does not guarantee that none of them will go bankrupt.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** No, I realize that.

**Mr. Benson:** You never can really tell that, because one of the things that you are forecasting is the number of people who are going to use the service and this sort of thing. Indeed, we have had some go bankrupt in Canada. But, over-all, in our air system in Canada we have been much more fortunate, I think to some degree through the efforts of my predecessors on the Commission, than other countries who have equivalent air transport in having people not go bankrupt.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas, and I would like to thank Mr. Benson and his executives who appeared before us this morning.

[Interpretation]

bile. Certains pays offrent cependant un excellent service de train de voyageurs sur les courtes distances, mais cela n'est pas gratuit. Nulle part à l'exception de la Suisse peut-être, le transport des voyageurs par rail est bénéficiaire.

Ce service est dispendieux.

**Une voix:** Tous les moyens le sont.

**M. Benson:** Oui, surtout si l'on examine les subventions indirectes accordées aux autres moyens de transport. Nous avons effectué une étude, passablement subjective, qui a révélé que le transport routier et ferroviaire recouvrait environ 82 p. 100 de ses frais alors que la situation était tout à fait contraire dans le cas du transport maritime et aérien compte tenu de tous les coûts. Mais cette question est discutable. Tous les membres du Comité qui voudraient examiner le rapport sur cette étude n'ont qu'à en faire la demande. Je crois que nous vous avons récemment fait parvenir la liste de toutes nos publications. Ils sont évidemment à la disposition de tous les membres du Comité et de la Chambre des communes, sur demande.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Une dernière question, monsieur le président. Si nous devons combiner tous les moyens de transport afin d'établir un meilleur réseau, ce qui me semble être la solution, il faudrait tout d'abord examiner les demandes présentées à la Commission canadienne des transports par les petits exploitants en vue de mettre sur pied un service ADAC.

Prenons par exemple le centre de l'Ontario. Si l'on veut y établir un service ADAC il faut s'adresser aux personnes compétentes. Si de petits exploitants, par exemple, présentent une demande à la CCT en vue de mettre sur pied un service ADAC, cela pourrait nuire à l'ensemble du service et cette société risquerait de faire faillite. Au lieu de créer un réseau complet et pleinement intégré, on se retrouverait avec une quantité de réseaux éparpillés et personne ne pourrait tenir le coup. La CCT a-t-elle l'intention d'examiner toutes ces demandes et d'empêcher une telle situation? Cela risquerait de nuire au projet pendant de nombreuses années.

**M. Benson:** À l'heure actuelle, nous examinons toutes les demandes relatives au service aérien et la commission doit les approuver. Nous examinons entre autre la situation financière du requérant. Cela ne garantit toutefois pas qu'aucun d'entre eux ne fera faillite.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Non, je m'en rends compte.

**M. Benson:** C'est très difficile à dire car on ne peut prévoir exactement le nombre de personnes qui utiliseront le service et ainsi de suite. En fait, il y a eu certaines faillites au Canada. Mais en général, notre réseau de transport aérien au Canada a été plus heureux, grâce aux efforts de mes prédécesseurs à la commission dans une certaine mesure, que d'autres pays possédant un réseau de transport aérien analogue.

**Le président:** Merci, monsieur Douglas, et je voudrais remercier M. Benson et les hauts fonctionnaires de ce ministère pour avoir comparu devant le Comité ce matin.

[Texte]

The next meeting will be on Thursday, April 29, at 9.30 a.m., and there is a subcommittee meeting in my office right after this meeting.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

**Mr. Hnatyshyn:** A point of order.

**The Chairman:** A point of order, Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Are you going to keep a continuing list of names so if we come back next time, if our name is on the list, for example, we would be able to direct questions...

**The Chairman:** We have regularly operated on a first come first served basis on the following day, because others just do not get a chance to speak. The only thing to do is to be here early and the Chairman will take your name down and you will be first on the list.

**Mr. Hnatyshyn:** Mr. Chairman, last night, for example, we waited 20 minutes before any government member showed up, and we wasted time. So I decided to come 20 minutes late today, thinking it would be the same thing this morning...

**The Chairman:** You missed your chance. I am sorry.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

La prochaine réunion aura lieu le jeudi 29 avril à 9 h 30 et il y aura une réunion du sous-comité dans mon bureau immédiatement après cette réunion.

Le Comité suspend ces travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

**M. Hnatyshyn:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Oui, monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Lors de la prochaine réunion allez-vous conserver la même liste pour les questions...

**Le président:** Nous avons toujours accordé la parole aux premiers arrivés. Il s'agit tout simplement d'arriver à l'avance et le président inscrira votre nom en premier sur la liste.

**M. Hnatyshyn:** Monsieur le président, hier soir nous avons attendu 20 minutes l'arrivée d'un membre du gouvernement et nous avons ainsi gaspillé beaucoup de temps. Aujourd'hui j'ai décidé d'arriver 20 minutes en retard croyant que la même chose se reproduirait...

**Le président:** Vous avez raté votre occasion. Je suis désolé.

La séance est levée.























CA XC 27  
-782  
D

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 54

Thursday, April 29, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 54

Le jeudi 29 avril 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

## RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Votes 80 and 85—Canadian  
Transport Commission  
under TRANSPORT.

## CONCERNANT:

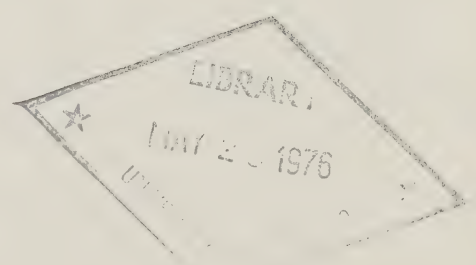
Budget principal 1976-1977  
Crédits 80 et 85—Commission  
canadienne des Transports  
sous la rubrique TRANSPORTS.

## WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

## TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Alkenbrack  
Douglas  
(Bruce-Grey)  
Forrestall  
Fortin

Goodale  
Harquail  
Hnatyshyn  
Holt (Mrs.)  
Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Chambly*)  
Loiselle (*Saint-*  
*Henri*)  
Lumley  
Marshall

McGrath  
McIsaac  
Rodriguez  
Watson  
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, April 28, 1976:

Mr. Watson replaced Mr. Condon

On Thursday, April 29, 1976:

Mr. Marshall replaced Mr. Cadieu

Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. Fleming

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 28 avril 1976:

M. Watson remplace M. Condon

Le jeudi 29 avril 1976:

M. Marshall remplace M. Cadieu

M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. Fleming

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, APRIL 29, 1976  
(56)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Collenette, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Collenette, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Horner, Loiselle (Chambly), Lumley, McGrath, McIsaac and Whittaker.

*Witnesses: From the Canadian Transport Commission:* The Honourable E. J. Benson, President; Mr. Joseph Handey, Executive Director, Traffic and Tariffs branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. (See *Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Committee resumed consideration of Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission.

The witnesses answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 29 AVRIL 1976  
(56)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50, sous la présidence de M. Collenette (vice-président).

*Membres du Comité présents:* MM. Collenette, Forrestall, Goodale, Hnatyshyn, Horner, Loiselle (Chambly), Lumley, McGrath, McIsaac et Whittaker.

*Témoins: De la Commission canadienne des transports:* L'honorable E. J. Benson, président; M. Joseph Handey, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976, portant sur le Budget principal sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (Voir *procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le Comité poursuit l'étude des crédits 80 et 85, portant sur la Commission canadienne des transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 29, 1976

[Text]

**The Vice-Chairman:** Gentlemen, the meeting will come to order. We will resume the proceedings on Votes 80 and 85 of the Canadian Transport Commission.

#### MINISTRY OF TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission

##### Budgetary

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$21,242,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—Contributions—\$37,042,000

Today, again, we have the Honourable Edgar Benson of the Canadian Transport Commission with us. Mr. McGrath, did you have a point of order first?

**Mr. McGrath:** No, I did not.

**The Vice-Chairman:** Mr. Benson has a few answers to give, I think, to previous questions that have been asked of him.

**Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission):** Yes. There were a couple of questions asked. One was about additional hearings with regard to rail passenger service in Western Canada. The Chairman of the Rail Transport Committee has agreed to have hearings in Brandon on May 6, Swift Current on May 13, and Melville, Saskatchewan on May 20.

Another question, raised by Mr. McGrath, was with respect to subsidization of the bus service in Newfoundland. I am informed by my legal officers that we have not the authority to subsidize the bus service.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Benson. Mr. McGrath, would you like to lead off, please?

**Mr. McGrath:** Yes. Thank you very much, Mr. Chairman. I fully anticipated the Chairman's answer. But I would like to refer him to the order of the commission, No. R-5185, dated April 14, 1969.

• 0950

I would like to quote from that Order. This is from the Rail Transport Committee:

1. The Canadian National Railway shall discontinue passenger train service between St John's and Port aux Basques in the Province of Newfoundland presently provided by trains Numbers 101 and 102 and coach service on mixed trains Numbers 203 and 204 effective July 2, 1969.

And here is a very important point:

2. The applicant shall . . .

Not may, but shall . . .

. . . in accordance with its undertaking operate a daily coach service in both directions between Bishop's Falls and Corner Brook.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 29 avril 1976

[Interpretation]

**Le vice-président:** Messieurs, à l'ordre. Nous reprenons l'étude des crédits 80 et 85 sous la rubrique Commission canadienne des transports.

#### MINISTÈRE DES TRANSPORTS

E—Commission canadienne des transports

##### Budget

Crédit 80—Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement—\$21,242,000

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Contributions—\$37,042,000

Aujourd'hui, encore une fois, nous accueillons l'honorable Edgar Benson de la Commission canadienne des transports. Monsieur McGrath, je crois que vous désirez tout d'abord invoquer le Règlement.

**M. McGrath:** Non.

**Le vice-président:** M. Benson a quelques réponses à fournir aux questions qui lui ont été posées lors d'une réunion précédente.

**L'hon. E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports):** Oui. On m'a posé quelques questions au sujet des audiences supplémentaires concernant le service de train de passagers dans l'Ouest canadien. Le président du Comité des transports ferroviaires a convenu de tenir des audiences à Brandon le 6 mai, à Swift Current le 13 mai et à Melville en Saskatchewan le 20 mai.

M. McGrath m'avait également posé une question au sujet des subventions du service d'autobus à Terre-Neuve. Mes conseillers juridiques m'informent que la subvention de ces services ne relève pas de notre compétence.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Benson. Monsieur McGrath, voulez-vous commencer s'il vous-plaît?

**M. McGrath:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je dois dire que j'avais prévu la réponse du président. J'aimerais cependant lui rappeler le règlement n° R-5 185 de la Commission en date du 14 avril 1969.

Permettez-moi de citer un extrait de ce règlement du Comité des transports ferroviaires.

1. La Société de chemin de fer du Canadien national devra suspendre le service de train de passagers reliant Saint-Jean et Port aux Basques dans la province de Terre-Neuve qui est présentement assuré par les trains n°s 101 et 102 ainsi que le service coach des trains mixtes n°s 203 et 204 à compter du 2 juillet 1969.

Et voici un point très important.

2. Le requérant devra . . .

On ne dit pas qu'il pourra, mais bien qu'il devra . . .

. . . dans le cadre de son entreprise exploiter un service d'autobus quotidien dans les deux sens entre Bishop's Falls et Corner-Brook

[Texte]

That is not the relevant part to which I wanted to refer. I am quoting from the wrong order, Mr. Chairman, but the point I am making is that there was very clearly an order of the Commission through its Rail Transport Committee in which CN was allowed to suspend its rail passenger operation and replace it by a motor coach service. The rationale behind that order was that they were able to argue successfully that there had been a declining demand for the rail passenger service and that there was a consequential increase in the losses of I think approximately \$800,000 a year, if my memory serves me correctly.

Now we have had the bus service for the past few years, ever since 1969, and they now apply to the regulatory body in the Province of Newfoundland for an increase in rates, up to 200 per cent increase in rates. They told the Newfoundland Public Utilities Commission that they were losing \$2.5 million.

Based on the fact that they did not get their requested increase in rates, there was a very clear impression made that they would have to reduce service. Notwithstanding the legal advice that the Chairman just gave us, what is the position of the Commission with respect to any curtailment or reduction in the present motor coach service?

**Mr. Benson:** One of the conditions of discontinuing passenger service which was contained in the Order stated that the bus service proposed by Canadian National and described in detail in the judgment, Order "C", shall be inaugurated and continued as long as requirements for passenger service continue, and the passenger facilities including terminals and shelters mentioned above with proper communication links shall be provided and installed all to the satisfaction of the Committee.

We will enforce that. They must continue passenger service to the satisfaction of the Committee. That is the condition of their discontinuing the rail service.

**Mr. McGrath:** That is precisely the point I wanted you to make, and that is precisely the point I was endeavouring to make. If you are not permitted under the existing law to award them a subsidy, and they are losing this amount of money, and they are not in a position to make the necessary improvements to the service with respect to new capital costs for new equipment and new facilities and so on, then we must assume that there is no possible way they are going to continue to sustain these losses, and unless the Committee is very vigilant, and I hope you will be, there will be a concomitant reduction in service.

**Mr. Benson:** The CPR have indicated that they believe they lose money in other areas of their operation, such as the hauling of grain which they have indicated. The Commission certainly does not allow them to discontinue hauling grain because they are losing money hauling grain. So we will not allow them to discontinue providing a service which was a condition of discontinuing the passenger service. We will not allow them to have a lesser service than they agreed to have.

• 0955

**Mr. McGrath:** May I ask this question: what is the position of the Railway Transport Committee of the Commission concerning the decision of the Public Utilities Commission of Newfoundland on the application for a rate increase by CNR? Were you represented at these hearings?

[Interprétation]

Je n'ai pas cité le bon règlement, monsieur le président, mais je voulais simplement indiquer qu'un règlement très précis de la Commission, adopté par son comité des transports ferroviaires, a permis au CN de suspendre son service de trains de voyageurs et de le remplacer par un service d'autobus. Ce règlement a pu être adopté parce que la société a été en mesure de prouver qu'il y avait eu une diminution dans la demande de service et que par conséquent elle subissait des pertes annuelles de l'ordre de \$800,000, si ma mémoire est juste.

Le service d'autobus fonctionne maintenant depuis 1969 et vient de demander à l'organisme responsable de la province de Terre-Neuve l'autorisation d'augmenter ses tarifs jusqu'à 200 p. 100. On lui a permis de les augmenter de 30 p. 100. Les responsables du service ont avisé la Commission des services publics de Terre-Neuve qu'ils subissent des pertes annuelles de l'ordre de 2.5 millions de dollars.

Puisque la société n'a pu obtenir l'autorisation d'augmenter ses tarifs, elle a clairement indiqué qu'elle se verra dans l'obligation de diminuer ses services. Nonobstant l'avis juridique que vient de nous donner le président, quelle est la position de la Commission devant une telle diminution?

**M. Benson:** L'une des conditions de la suspension du service voyageurs contenue dans le règlement stipulait que le service d'autobus proposé par le Canadien national et exposé en détails dans le règlement «C», devrait être inauguré et continuer de fonctionner aussi longtemps qu'il serait nécessaire, et que les installations y compris les terminus et les abris susmentionnés, ainsi que les correspondances adéquates, seraient prévues et installées conformément aux décisions du comité.

Nous appliquerons ce règlement et le service de passagers continuera de fonctionner à la satisfaction du Comité. Telle est la condition de la suspension du service ferroviaire.

**M. McGrath:** C'est exactement le point que je tenais à préciser. Si, en vertu de la loi actuelle, vous n'avez pas l'autorisation de subventionner cette société qui assume de telles pertes annuelles sans être en mesure d'apporter les améliorations nécessaires au service étant donné les frais de premier investissement de l'équipement et des installations de rechange et ainsi de suite, il faut alors conclure qu'elle sera incapable de continuer de subir ces pertes. A moins que le Comité ne surveille de très près la situation, comme je l'espère, il y aura certainement une diminution du service.

**M. Benson:** Le CP a indiqué qu'il accuse un déficit dans d'autres secteurs de son exploitation, notamment le transport des céréales. La Commission ne lui permettra certainement pas d'abandonner ce service, quel que soit son déficit. Nous ne pourrions donc autoriser la suspension d'un service qui constitue l'une des conditions de l'abandon du service de trains des passagers. Nous ne permettrons pas à cette société d'offrir un service inférieur à ce qui avait été convenu.

**M. McGrath:** Puis-je vous poser la question suivante: quelle est la position du Comité des transports ferroviaires de la Commission devant la décision de la Commission des services publics de Terre-Neuve relativement à la demande d'une hausse des tarifs du CN? Vos représentants assistaient-ils à ces audiences?



[Text]

**Mr. Benson:** No we were not, it is a matter between the CPR...

**Mr. McGrath:** The CNR.

**Mr. Benson:** The CNR, pardon me, when I quoted a few minutes ago I should have said the CNR as well.

**Mr. McGrath:** The analogy is still relevant.

**Mr. Benson:** We were not represented. It is a matter between the CNR and the Commission. We have no authority in that regard so there is no object in our being represented. CNR has to present their case.

**Mr. McGrath:** But you were aware of it?

**Mr. Benson:** Oh, yes, we knew what went on.

**Mr. McGrath:** Fine. I would like to go to another area, Mr. Chairman.

Your predecessor, Mr. Pickersgill, told this committee that he felt the Commission should have jurisdiction over the marine ferries operated between Newfoundland and Nova Scotia; and between New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island. What is your role now with these ferries?

**Mr. Benson:** We have no jurisdiction because they are operated by the CNR as an agent for the Ministry of Transport.

**Mr. McGrath:** What about the rail rates going across the province?

**Mr. Benson:** We have the same jurisdiction on rail rates as we have on rail rates generally, which is only the matter of their being subject to appeal under Section 23. We cannot set the rail rates under existing law. They file the rail rates. The rail rates are there...

**Mr. McGrath:** Are they filed with you?

**Mr. Benson:** They are filed, yes, but we cannot reduce them. We can postpone their implementation. Even there, when we tried to reduce the rates last year of a general increase that was taking place the Supreme Court found that we were acting beyond our jurisdiction.

**Mr. McGrath:** My reason for asking that question is, according to a directive of the Cabinet CN is now committed to increase the rail ferry rates going across the gulf to Newfoundland and going across the Northumberland Strait to Prince Edward Island.

**Mr. Benson:** We do have jurisdiction over through rates where something is being shipped rail, ferry, then rail again.

**Mr. McGrath:** I have you.

**Mr. Benson:** But not if it is just shipped freight.

**Mr. McGrath:** That is fine. That brings me to another question. CN now has permission to increase rates on the ferries to make the rates the same as the rail rates. In other words rail cars moving on the ferry will have to pay the same rates as those rail cars moving on the rails as I understand it. You have somebody next to you, Mr. Chairman, who is very knowledgeable in these matters and whose judgment I respect, as well as your own of course. In the case of Newfoundland they have now been permitted to increase the rates from .95 cents to \$1.45 per foot which is a 52.6 per cent increase. In Prince Edward Island they have been permitted to increase these rates per rail foot from 10.5 cents to 14.5 cents for a 38.1 per cent

[Interpretation]

**M. Benson:** Non. Cette question relevait du CP...

**M. McGrath:** Du CN.

**M. Benson:** Pardon, du CN en effet. En citant l'extrait de tout à l'heure j'aurais dû également parler du CN.

**M. McGrath:** L'analogie tient quand même.

**M. Benson:** Non, nous n'étions pas représentés à ces audiences. Cette question relevait du CN et de la Commission. Nous n'avons aucun pouvoir en la matière et nous n'avons donc aucune raison d'être représentés. Le CN a dû exposer sa situation.

**M. McGrath:** Mais vous étiez au courant?

**M. Benson:** Certainement, nous savions ce qui se passait.

**M. McGrath:** Très bien. J'aimerais passer à une autre question, monsieur le président.

Votre prédécesseur, M. Pickersgill, a déclaré à ce comité que selon lui les traversiers reliant la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve devraient relever de la juridiction de la Commission; il en serait de même pour le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. Quels sont présentement vos pouvoirs à l'égard de ces traversiers?

**M. Benson:** Ils ne dépendent pas de notre compétence puisqu'ils sont exploités par le CN pour le compte du ministère des Transports.

**M. McGrath:** Et que dire des tarifs ferroviaires pour traverser cette province?

**M. Benson:** Les tarifs ferroviaires relèvent en général de notre compétence en ce sens qu'ils sont sujets à un appel en vertu de l'article 23. Nous ne pouvons fixer les tarifs aux termes de la loi actuelle. La société présente sa demande de hausse des tarifs...

**M. McGrath:** C'est à vous qu'elle présente sa demande?

**M. Benson:** Oui, mais nous n'avons pas le pouvoir de les diminuer. Nous pouvons à la rigueur reporter leur application à une date ultérieure. Même là, lorsque nous avons tenté de diminuer les tarifs dans le cadre d'une augmentation générale l'an dernier, la Cour suprême a décidé que nous agissions au-delà de notre mandat.

**M. McGrath:** Je vous ai posé ces questions car, conformément à une directive du Cabinet, le CN s'est maintenant engagé à augmenter ses tarifs des traversiers allant jusqu'à Terre-Neuve et dans le détroit de Northumberland à l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Benson:** Les tarifs forfaitaires relèvent de notre compétence lorsque le transport s'effectue par rail puis par traversier.

**M. McGrath:** Je comprends.

**M. Benson:** Mais cela ne s'applique pas si le transport se fait uniquement par fret.

**M. McGrath:** Très bien. Ceci m'amène à vous poser une autre question. Le CN a maintenant l'autorisation d'augmenter les tarifs des traversiers afin de les uniformiser avec les tarifs ferroviaires. Autrement dit, les wagons transportés par traversier devront payer le même tarif que ceux qui voyageront par rail. Votre collègue, monsieur le président, est expert en la matière et je respecte son jugement tout comme le vôtre évidemment. Dans le cas de Terre-Neuve, on a maintenant permis une hausse des tarifs de 95c. à \$1.45 le pied, ce qui constitue une hausse de 52.6 p. 100. À l'Île-du-Prince-Édouard, les tarifs pourront être augmentés de 6.5c. à 14.5c. le pied, soit une hausse de 36.1 p. 100. Cette augmentation est considérable et aura des réper-

[Texte]

increase. Now that is a very substantial increase and one which is going to have very serious repercussions for consumers in both these provinces where the cost of living is already high, because ultimately these increases will have to be passed on to consumers in these two provinces. What is the role of the Commission vis-à-vis these?

• 1000

**Mr. Benson:** Well, we have no authority over the ferry rates per se. They are set by the Ministry of Transport. The Ministry of Transport has control over those and . . .

**Mr. McGrath:** But these are through rates. These affect freight going through. As you just said, going through from Montreal, for example, or Toronto, to St. John's, because these cars go right through on the ferries.

**Mr. Benson:** Perhaps I could let Mr. Hanley answer this.

**The Vice-Chairman:** Could you identify yourself, sir?

**Mr. Joseph Hanley (Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission):** What you are talking about Mr. McGrath, is a charge by the ferry, as a ferry, to the users of the ferry. Now, obviously, if the ferry charge goes up it affects the costs of the through movement, say, from Toronto to Newfoundland, paid by the railway. But it does not necessarily change the through rate. Do you follow me? You get changes in the underlying cost imputed, say, by the ferry to the railway but it does not necessarily change the through rate which the railway charges in its tariffs.

**Mr. McGrath:** Well, could you tell me what procedure is open to the people of the two provinces who will be directly and adversely affected by this move to appeal this?

**Mr. Hanley:** Well, all that I can suggest, Mr. McGrath, is that representations be made to the Ministry. I think you have an appropriate mechanism right now. You have the Federal-provincial Committee on Atlantic Region Transportation on which not only is the Ministry represented but so are all of the Maritime provinces and the province of Quebec.

**Mr. McGrath:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McGrath. Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you, Mr. Chairman. As is the case in many instances, there are a lot of similarities between some of the disparities in Atlantic Canada and Newfoundland, as in the case of Western Canada and Saskatchewan. I am interested in the connection of rail passenger travel on the Minister's statement on rail passenger service with respect to the user pay concept covering railways as well as other modes of transportation. I have to at the outset express my concern with respect to some of the points that have been raised by my colleague, the very able Member from St. John's East, who points out the rather unfortunate circumstance that arose in Newfoundland when the CTC apparently ordered that the "bullet", or the railway passenger service, was to be discontinued . . .

[Interprétation]

cussions graves sur les consommateurs de ces deux provinces où le coût de la vie est déjà très élevé. Quel est le rôle de la Commission à cet égard?

**M. Benson:** Eh bien, les tarifs des traversiers comme tels ne relèvent pas de notre compétence. C'est le ministère des Transports qui les fixe et il exerce également un contrôle sur . . .

**M. McGrath:** Mais il s'agit là de tarifs forfaitaires. Ces augmentations ont donc des répercussions sur les frets en transit qui passent par Montréal ou Toronto, par exemple, pour se rendre à Saint-Jean, Terre-Neuve, car ces wagons doivent être transportés par traversier.

**M. Benson:** Peut-être que M. Hanley pourrait vous répondre.

**Le vice-président:** Pouvez-vous vous identifier, monsieur?

**M. Joseph Hanley (Directeur exécutif, direction de l'exportation et des tarifs, Commission canadienne des transports):** Ce dont vous parlez, monsieur McGrath, est un tarif imposé par le traversier, comme tel, aux usagers de ce service. Évidemment, si les tarifs du traversier augmentent, cette hausse aura des répercussions sur le transport en transit, par exemple de Toronto à Terre-Neuve, que devra payer la société des chemins de fer. Mais cela ne modifie pas nécessairement le tarif forfaitaire. Vous comprenez? Le traversier pourra ainsi modifier les tarifs imposés aux chemins de fer sans toutefois modifier les tarifs forfaitaires compris dans ceux du chemin de fer.

**M. McGrath:** Pouvez-vous alors me dire à quelles modalités d'appel les habitants de ces deux provinces touchées directement par cette mesure pourront avoir recours?

**M. Hanley:** Eh bien, monsieur McGrath, ils peuvent adresser leurs griefs au ministère. Le comité fédéral-provincial du transport dans la région de l'Atlantique représentant non seulement le ministère mais également les provinces maritimes et la province de Québec, pourra s'occuper de la question.

**M. McGrath:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McGrath. Monsieur Hnatyshyn.

**M. Hnatyshyn:** Merci, monsieur le président. Comme il arrive souvent, les injustices qui existent dans la région de l'Atlantique se retrouvent également dans l'Ouest canadien et en Saskatchewan. Je veux parler notamment du service de trains de voyageurs dont il est question dans la déclaration du ministre, à savoir que les usagers devraient assumer le coût du service ferroviaire ainsi que des autres moyens de transport. Je dois tout d'abord exprimer mon inquiétude devant certains points qu'a soulevés mon collègue de Saint-Jean Est, au sujet du regrettable incident qui s'est produit à Terre-Neuve lorsque la Commission canadienne des transports a ordonné la suspension du service de trains de voyageurs «bullet» . . .



[Text]

**Mr. McGrath:** The "bullet"—was meant to fail.

**Mr. Hnatyshyn:** The "bullet" sort of was not the silver bullet and had to bite the bullet in Newfoundland as I understand it, and take the bus service. And now you are in the unfortunate position of not being able to provide any sort of subsidy. In other words, the cost is borne directly by the unfortunate people of Newfoundland. I see the precedent arising now when we are looking at the possibility of reduction in transcontinental service, that some people possibly in Western Canada, may be denied rail passenger service with the idea of having feeder lines. I am wondering whether or not in the interpretation of the guidelines and directives received from the Minister, the CTC feels that if they are going to have feeder services to provide access to transcontinental service, that this would still remain as rail passenger service as opposed to this kind of condition where you would say just by way of example, decide to use the northern CNR route and say that people from Regina would have to get to Saskatoon by bus. Would this be a possible alternate or would they continue a rail shuttle service?

**Mr. Benson:** Yes, I have to say that I cannot answer that question until we have continued our hearings and have seen what proposals are put forward. It would be very unfair for me to try to prejudge a decision that is going to be made when there are people across the country holding hearings on this exact matter at the present time.

• 1005

I can give you an example, Mr. Alkenbrack raised it the other day, where they are going to run a feeder, CNR buses into Kingston from Belleville and Napanee, to get on the Turbo to go to Toronto. I understand that that is included in the rate from Belleville to Toronto, so there is no charge for that service. They are renting the buses as a matter of fact—the CNR.

**Mr. Hnatyshyn:** Those are the present circumstances, but that does not preclude them from raising...

**Mr. Benson:** No, no, they did this themselves. And as far as the Transcontinental is concerned, I do not think I am in a position to prejudge at this point exactly what will happen.

**Mr. Hnatyshyn:** This is a basic question, Mr. Chairman, that I would like to pose to the Chairman of the CTC, because the directive in item 4 of January 29 indicates that:

This plan should provide a basic single service network of rail passenger services across Canada—while avoiding duplication of service by either or both national railway companies.

The question I want to put to the Chairman is this: has the CTC taken a position as to whether in Western Canada the existence of a CN transcontinental line north and a CP line south, serving completely different communities and removed by some substantial number of miles—in other words, at Saskatoon it would be about 160 miles between the two lines and at Edmonton and Calgary 200 miles—does the CTC consider that to be a duplication of lines, as a basic premise? This is so that any of us who consider that we want to make representation...

[Interpretation]

**M. McGrath:** Ce service était voué à l'échec.

**M. Hnatyshyn:** Si je comprends bien, ce service a dû être remplacé par un service d'autobus. Et maintenant il vous est impossible de subventionner ce service. Autrement dit, ce sont les habitants de Terre-Neuve qui doivent en assumer les frais. On est peut-être en train de créer un précédent dans la réduction du service transcontinental, et l'on risque ainsi d'abandonner le service de trains de voyageurs dans l'Ouest pour le remplacer à certains endroits par des lignes tributaires. D'après l'interprétation des directives du ministère, la Commission songe-t-elle à prévoir l'accès au service transcontinental par des lignes tributaires du service ferroviaire plutôt que d'utiliser, par exemple, la ligne Nord du CN obligeant ainsi les habitants de Regina à prendre l'autobus pour se rendre à Saskatoon. Cette solution est-elle possible ou continuera-t-on d'utiliser le service ferroviaire?

**M. Benson:** Je ne peux répondre à cette question jusqu'à ce que nos audiences soient terminées et que nous ayons pris connaissance de toutes les recommandations. Il serait injuste de tenter de prévoir une décision qui ne sera prise que lorsque tous les habitants du Canada auront été entendus aux audiences.

Par exemple, le service dont a parlé M. Alkenbrack l'autre jour sera assuré par le CN et reliera par autobus Belleville et Napanee à Kingston afin de permettre une correspondance avec le train turbo à destination de Toronto. Je crois que le tarif Belleville-Toronto est inclus. Le CN a l'intention de louer des autobus.

**M. Hnatyshyn:** C'est ce qu'il fait actuellement mais cela ne l'empêche pas de...

**M. Benson:** C'est une décision prise par la compagnie de chemin de fer elle-même. Pour ce qui est de l'avenir du service transcontinental, je ne suis pas en mesure de préjuger ce qui se passera.

**M. Hnatyshyn:** Il y a une question fondamentale que j'aimerais poser au président de la commission, étant donné la directive du 29 janvier qui dit:

qu'il faudra parvenir à un seul réseau de services de chemins de fer pour passagers en essayant d'éliminer tout chevauchement des services offerts par les deux sociétés ferroviaires nationales.

Je voudrais savoir si la Commission canadienne des transports estime que l'existence d'un service ferroviaire nord et sud dans l'Ouest du Canada desservant des localités différentes—et j'indiquerais qu'au niveau de Saskatoon les deux lignes sont séparées de 160 milles et 200 milles entre Edmonton et Calgary—la CCT estime-t-elle, dis-je, que ces deux services constituent un double emploi? Tous ceux qui voudront faire des présentations au cours des audiences s'intéressent à votre opinion là-dessus.

[Texte]

**Mr. Benson:** I do not think we have taken a position on that. We have entered into the hearings without any pre-judgment with respect to the passenger service. We were going to have our hearings, we had to have them in any case. The Minister simply has said in the directive, which you have read—and that is the only indication of his opinion that he has given to the Commission,—that there should be a single service. I do not . . .

**Mr. Hnatyshyn:** But it is conceivable that the CTC could find that in the case of Western Canada that that indeed is not a duplication of service, that those are serving unique and different areas? That is a possibility I hope.

**Mr. Benson:** As I said, I am very loathe to prejudice the decision of the commissioners who, after all, operate independently—the panel hearing the rail. They will make the decision in the matter and then we will have to defend any decision we make. Certainly your representations that are being made here will come to their attention, and the representations that are made in Western Canada, of course, will come to their attention. As I mentioned this morning, we have decided to hold hearings in three additional places in Saskatchewan, for example.

**Mr. Hnatyshyn:** I see. Good.

**Mr. Benson:** So that more people can get in their representations.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes. Certainly, you are going to be in Saskatoon, and I look forward to being able to make my views known.

In connection with your response to the directive by the Minister, which you put out on March 5, in the course of that document you have a section entitled "Routing Alternatives", which you say is not intended to be an exhaustive list of all the possibilities but merely a sample of the configurations that appear to the Committee to be consistent with the objectives of the Government of Canada stated by the Minister of Transport. I am wondering whether you can advise me as to whether these alternatives and routings were based upon research and work done by your own Commission, or whether they were based upon work done by the Ministry of Transport? In other words, who is responsible for the investigation and circumstances leading up to the selection of these alternatives, or possible alternatives?

**Mr. Benson:** These are inputs from MOT, from the railways, and from ourselves. They are just ideas for consideration at the hearings, where people can talk about them. They are to encourage discussion.

**Mr. Hnatyshyn:** But they were not based upon any concerted investigation involving the assessment of costs?

**Mr. Benson:** No, no. Perhaps the railways did. They provided us with some ideas, which are incorporated here; they may have done some costing on them, but we have not. There is no decision made with regard to these matters.

• 1010

**Mr. Hnatyshyn:** Then you would say the CTC did have a certain input into the possibilities. Obviously you were the clearing house; you put out this response so you must have had your own ideas on possible routings. I just want to know whether or not the CTC or any of your officials have done any investigation as to alternate routings as you indicated here. In other words, there was some input from your Commission on routing alternatives.

[Interprétation]

**M. Benson:** Je ne crois pas m'être prononcé à ce sujet. Nous avons organisé ces audiences sans préjugé de quelque manière que ce soit les répercussions sur le service de trains de voyageurs. Nous avons été obligés d'organiser ces audiences. Dans la directive du ministre que vous avez lu, le ministre exprime simplement son opinion à la commission sur la nécessité d'établir un service unique. Je ne crois pas . . .

**M. Hnatyshyn:** Alors, il est concevable que la CCT estime que les deux services offerts dans l'Ouest du Canada ne constituent pas un double emploi puisqu'ils desservent des régions et des localités différentes. J'espère que vous n'écarterez pas cette possibilité.

**M. Benson:** Comme j'ai déjà dit, je ne veux pas essayer de prédire la décision des commissaires qui devront se prononcer sur la question après les audiences et qui défendront leur décision à ce moment-là. Il va de soi que vos instances et celles qu'ils entendront dans l'Ouest du Canada seront étudiées. J'ai déjà annoncé ce matin que nous avons décidé de tenir des séances supplémentaires dans 3 localités de la Saskatchewan, par exemple.

**M. Hnatyshyn:** Parfait.

**M. Benson:** Cela permettra à plus de gens de participer.

**M. Hnatyshyn:** Lors des audiences de Saskatoon, je ferai connaître mes vues sur la question plus longuement.

Dans le document que vous avez publié à la suite de la directive du ministre, il y a une partie intitulée «choix d'itinéraires» qui n'est pas censé être une liste exhaustive de toutes les possibilités, mais qui offre seulement certaines solutions pour répondre aux objectifs décrits par le ministre des Transports. Pouvez-vous me dire si ce choix d'itinéraires est fondé sur des études faites par votre commission ou un autre organisme du ministère des Transports? Qui est-ce qui a élaboré ces différentes possibilités d'itinéraires?

**M. Benson:** Ces propositions sont le résultat de travail fait par le ministère des Transports, par les chemins de fer et notre commission. Il s'agit simplement de suggestions pour encourager la discussion lors des audiences.

**M. Hnatyshyn:** Donc, elles ne sont pas fondées sur une étude détaillée où les différents éléments du coût ont été évalués.

**M. Benson:** Non. Les chemins de fer ont peut-être fait certaines études. Ils nous ont donné certaines idées qui ont été incorporées à notre document; ils ont peut-être fait certaines analyses des coûts. Aucune décision n'a été prise à cet égard.

**M. Hnatyshyn:** Alors, on peut dire que la CCT a participé d'une certaine façon à l'élaboration de ces différents itinéraires. Puisque vous faisiez un travail de coordination, vous deviez avoir des idées sur les itinéraires possibles. J'aimerais savoir si la Commission a fait des études sur les différents itinéraires possibles.



[Text]

**Mr. Benson:** We will do costing on any possible alternatives that are worked out ultimately. At this point these are simply ideas that were put forth partly by the Ministry, by the railroads and we find in some instances by our own staff so that there would be discussion points for people at the hearing. That is all, no input...

**Mr. Hnatyshyn:** I am particularly interested in anticipation of trying to deal with these possibilities which you pose and hold out as being things that you do not say are exclusive but you pose as possibilities. Any of us and any interested group that wants to make representations are in the position that they would like to know the bases, if we are looking at efficiency, if we are looking at user pay. I think it is one thing to put out a statement on possible alternatives but I would hope that the Commission would be in a position to justify the efficiency and the cost of all these alternatives. The point that I am going to make is that I would like to know specifically what the approximate cost of routing from Regina to Saskatoon and Edmonton to Calgary might be with respect to this as one of the possible alternative routings suggested.

**Mr. Benson:** We could do that sort of thing for you if you ask us to, to dig out the cost, and we would be pleased to assist you in any way we can.

**Mr. Hnatyshyn:** Okay. If you have any information or your staff has any information on costing I think it would be a reasonable request to make that either this Committee should be provided with it or certainly I would like to get it personally because I want to have this information available to me as part of my submission to you.

**Mr. Benson:** I have just been informed that there is a book *Intercity Passenger Transport in Canada*, a review of the existing intercity passenger transport system, and it has all the data in it. It does not mean that you will be able to figure out every cost in here from this but it is going to be published very soon. It is being printed now and we will forward a copy of it to the members of the Committee and all members of Parliament.

**Mr. Hnatyshyn:** Thank you. There is one thing I would like to get clarification on. At about the time the Minister made a statement you were in the process of hearing applications with respect to the reduction of rail passenger service from the railways. You passed a judgment at that time ordering them to continue their existing transcontinental service early this year.

**Mr. Benson:** Yes. We had to do this because to continue the subsidies we had to have an additional order as they have to be reviewed every five years. We would not have them reviewed by the time the five years ended so...

**Mr. Hnatyshyn:** The point I was getting at is that I assume that you look at it on a couple of bases under the Railway Act. I suppose you are looking at it on the basis of representation to see whether the railways continue to be, as they say, under Section 100 of the Railway Act "efficient and in safe working order". So you were satisfied I gather on the basis of your hearings at that time that the service should be continued and that the basic requirements under the Railway Act were met under that respect.

**Mr. Benson:** I think we have been satisfied generally of that as we moved along. I cannot say that I am perfectly happy with the passenger service in Canada.

[Interpretation]

**M. Benson:** Nous ferons des analyses des coût relativement aux différents itinéraires proposés à la fin des audiences. Pour l'instant, ce choix d'itinéraires représente seulement des suggestions faites par le ministère, par les chemins de fer et, dans certains cas, par des membres de la Commission pour servir de base à la discussion lors des audiences.

**M. Hnatyshyn:** Vous dites que ces différents itinéraires proposés sont simplement des suggestions et ne s'excluent pas mutuellement. Toutes les personnes qui s'intéressent à faire une présentation lors des audiences aimeraient sûrement savoir sur quoi sont fondées ces suggestions, compte tenu de la rentabilité s'il ne doit pas y avoir de subvention. A mon avis, il ne suffit pas que la Commission nous offre un choix d'itinéraires, elle devrait nous fournir des renseignements sur la rentabilité et le coût de chaque proposition. Plus précisément, j'aimerais savoir quel serait le coût approximatif de l'itinéraire Regina-Saskatoon et Edmonton-Calgary.

**M. Benson:** Nous ferons de notre mieux pour répondre à votre demande.

**M. Hnatyshyn:** Si vous avez des données sur les coûts, j'apprécierais que vous les communiquiez au comité ou à moi-même puisqu'elles me seront utiles dans la préparation de ma présentation.

**M. Benson:** On vient de me dire qu'il existe un document intitulé *Transport interurbain au Canada*, une étude des services actuels de transport interurbain avec toutes les données pertinentes. Il ne contient peut-être pas tous les renseignements sur les coûts que vous cherchez; il est maintenant en voie d'impression et sera envoyé à tous les députés et tous les membres de ce comité.

**M. Hnatyshyn:** Merci. Vers l'époque où le ministre avait fait une déclaration à ce sujet, vous étiez en train de tenir des audiences concernant la réduction du service des trains de voyageurs. Vous avez ordonné le maintien du service transcontinental actuel au début de cette année.

**M. Benson:** Oui. Nous avons dû le faire puisque, pour continuer à verser les subventions, il nous fallait une ordonnance supplémentaire. La question doit faire l'objet d'une révision tous les cinq ans et nous n'aurions pas pu terminer les audiences avant la fin de cette période.

**M. Hnatyshyn:** Je suppose que vous avez pris cette décision en tenant compte de l'article 100 de la Loi sur les chemins de fer qui stipule que les trains doivent être efficaces et en bon état. Vous avez déterminé lors de ces audiences qu'il fallait continuer ce service et que cette exigence fondamentale de la Loi sur les chemins de fer était satisfaite.

**M. Benson:** Je crois que nous étions raisonnablement satisfaits à ce sujet. Je ne peux pas dire que je sois parfaitement content du service offert aux passagers.

[Texte]

**Mr. Hnatyshyn:** I do not think anybody is.

**Mr. Benson:** The railways have indicated themselves that they are not happy with it and with the equipment they are using and they have come back with the argument that under the existing subsidy system they cannot afford to buy new equipment.

• 1015

**Mr. Hnatyshyn:** There is a bit of a conundrum here, quite frankly, Mr. Chairman, and what bother me is that on the basis of an independent assessment—a five-year assessment—the CTC makes an assessment that the railway passenger service is, for whatever reason, a safe and efficient service and should be continued. It seems to be in direct contradiction to the Minister's statement to the contrary.

In other words, the Minister is saying quite the contrary, and I wonder whether the president wishes to comment as to whether he believes that the transcontinental service either is worthy of continued support, as with the ruling of this commission, which came down almost concurrently with the Minister's statement, or whether he in fact now wishes to reconsider that decision and say that, no, the Minister is right, we have to make a radical change and should sell off part of the railways or whatever is required to be done under Section 100 of the Railway Act.

**Mr. Benson:** Actually the order you are talking about was an order which we would have issued if the Minister had not said anything. We had to do it because we had to have hearings; we are required under the law to have hearings and decide whether the service must be continued in the public interest.

**Mr. Hnatyshyn:** Right.

**Mr. Benson:** And be subsidized.

**Mr. Hnatyshyn:** Precisely.

**Mr. Benson:** And that order has really nothing to do with what the Minister said. We had to issue that order ourselves.

**Mr. Hnatyshyn:** I take it that the basic precept of your decision is that the transcontinental service was in the national interest.

**Mr. Benson:** Well, there were no hearings for that particular order.

Five years ago, we said that the transcontinental service should be continued in the public interest.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes.

**Mr. Benson:** And we subsidized it. During that period of time, we have been trying to get the railroads to get together to operate the service more efficiently so that it loses less money. It is going to lose in the area of \$90 million this year, on the transcontinental alone, and that will be a subject that one has to consider in the hearings, as to whether it is presently still in the public interest or how it should be changed in order to satisfy the public interest. That is the purpose of the hearing.

**Mr. Hnatyshyn:** This is the difficulty that I have in understanding the whole process, that on one hand you seem to come out with a decision that it is in the national interest and that it meets the basic requirements of efficiency, while on the other hand you seem to be saying to me today—you seem to be taking this position, at least—that they are not efficient, they are not at all efficient,

[Interprétation]

**M. Hnatyshyn:** Il n'y a personne au Canada qui le soit.

**M. Benson:** Les chemins de fer eux-mêmes disent qu'ils n'en sont pas satisfaits et ils reviennent toujours au même argument selon lequel la façon actuelle d'accorder les subventions ne leur permet pas d'acheter de nouveau matériel.

**M. Hnatyshyn:** Ce qui s'est passé me laisse un peu perplexe. Après une évaluation indépendante réalisée pendant une période de cinq ans, la CCT déclare que le service de chemin de fer pour passagers est efficace et acceptable du point de vue de la sécurité et qu'il doit être continué. Cela semble être en contradiction avec la déclaration du ministre qui a dit le contraire.

Étant donné cette opinion exprimée par le ministre, le président de la commission pourrait-il nous dire s'il estime que ce service transcontinental mérite d'être subventionné, comme l'a déclaré sa commission, ou s'il veut revenir sur cette opinion pour se conformer à la déclaration du ministre selon qui des modifications radicales et la suppression d'une bonne partie du service sont nécessaires.

**M. Benson:** En fait, l'ordonnance dont vous parlez aurait été émise même si le ministre n'avait rien dit à ce propos. La loi nous obligeait à organiser des audiences pour déterminer si l'intérêt public exigeait le maintien de ce service.

**M. Hnatyshyn:** Exactement.

**M. Benson:** Et le maintien des subventions.

**M. Hnatyshyn:** Précisément.

**M. Benson:** Alors, cette ordonnance n'a rien à faire avec la déclaration du ministre.

**M. Hnatyshyn:** Je présume que votre décision reflète le principe fondamental que ce service transcontinental est d'intérêt national.

**M. Benson:** Nous n'avons pas tenu d'audience avant d'établir cette ordonnance.

Il y a cinq ans, nous avons déclaré que le service transcontinental devrait être continué dans l'intérêt du public.

**M. Hnatyshyn:** Oui.

**M. Benson:** Et nous avons continué à y accorder des subventions. Pendant cette période, nous essayons d'encourager les chemins de fer à offrir ce service de façon plus efficace pour perdre moins d'argent. Cette année le seul service transcontinental sera déficitaire d'environ 90 millions de dollars. Au cours des audiences actuelles, il faudrait déterminer si l'intérêt public est toujours servi par le service existant ou s'il faudra y apporter des modifications. Voilà l'objectif de ces audiences.

**M. Hnatyshyn:** J'ai beaucoup de mal à comprendre votre raisonnement. D'une part, vous dites que deux critères fondamentaux sont satisfaits, l'intérêt national et l'efficacité, et, d'autre part, vous prétendez que le service n'est pas efficace parce qu'il faut des subventions importantes. D'après les chiffres que vous avez lus à M. Horner l'autre soir, même si le service transcontinental fonctionnait à



[Text]

because they require substantial subsidies. The point I am making is that, on the basis of the figures that you quoted to Mr. Horner—I think, on Monday night—even if the transcontinental service were to run at 100 per cent capacity all year round, they still would lose money.

**Mr. Benson:** That is right.

**Mr. Hnatyshyn:** But the whole thing, to my layman's eye, quite frankly, looks pretty bloody ominous for transcontinental service in Canada. What would be your answer to that?

**Mr. Benson:** We are required to determine whether a service should be continued in the public interest even though it loses money, and, under the present law, subsidize it to the extent of 80 per cent.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes.

**Mr. Benson:** Now, our continuation of the transcontinental service for a year was merely to cover ourselves so that it would not be operated without a subsidy in the period we are having our hearings. Now we are having our hearings and we have to decide if it should be continued and how it should be continued in the public interest.

**Mr. Hnatyshyn:** Just one last question, if I can get it in.

**The Vice-Chairman:** Well, we have now gone for 20 minutes, Mr. Hnatyshyn. I think we should go to Mr. Forrestall, who is next.

**Mr. Hnatyshyn:** Fine, but please put me down on the list for the second round.

**The Vice-Chairman:** For round two, certainly.

**Mr. Forrestall:**

**Mr. Forrestall:** Just sort of a shot in the dark but I am curious about this. We understand that some months ago, the government, in their wisdom, decided to exempt themselves from the guidelines of the AIB and I am just wondering what effect that has had on the attitude and the decision-making processes of the Commission with respect to applications for fare increases, freight rate increases, and so on.

**Mr. Benson:** We have to assure ourselves that rate increases which are filed by the railroads for example, the airlines for example, conform to the AIB guidelines. We have been given that task by the AIB.

**Mr. Forrestall:** There has been no effect then, from the Commission's point of view?

• 1020

**Mr. Benson:** Well, there may be an indirect effect—as brought up by Mr. McGrath—where the government increases the ferry service costs, which we have no control over, and the railway runs a profit, there may be an indirect effect. But that cannot really affect us.

**Mr. Forrestall:** But which rises out of the constant hikes. For example, in container traffic we have another one coming June 1, we just had one, we had a couple last fall—which would seem to be outside of the general guidelines.

[Interpretation]

capacité maximale pendant toute l'année, il perdrait encore de l'argent.

**M. Benson:** C'est exact.

**M. Hnatyshyn:** Je ne suis pas expert mais tout cela me semble être de mauvais augure pour le service transcontinental au Canada, n'est-ce pas?

**M. Benson:** Nous devons décider si l'intérêt public sera servi par le maintien de ce service même s'il perd de l'argent. En vertu de la loi actuelle, nous le subventionnons à un taux de 80 p. 100.

**M. Hnatyshyn:** Oui.

**M. Benson:** Il a été décidé de maintenir ce service pendant un an pour que les subventions puissent être continuées pendant la période de nos audiences. Ces audiences ont pour but de déterminer si ce service doit être continué et comment il doit être assuré.

**M. Hnatyshyn:** Une dernière question.

**Le président:** Cela fait déjà 20 minutes, monsieur Hnatyshyn. C'est maintenant le tour de M. Forrestall.

**M. Hnatyshyn:** Voulez-vous réinscrire mon nom, s'il vous plaît?

**Le président:** Certainement.

**Monsieur Forrestall:**

**M. Forrestall:** Puisque le gouvernement, dans sa grande sagesse, a décidé de s'exempter de l'obligation de suivre les directives de la Commission anti-inflation, j'aimerais savoir quel effet cette décision aura sur l'attitude de la Commission en ce qui concerne les demandes de hausse des tarifs et des taux de transport de marchandise, etc.

**M. Benson:** Nous devons veiller à ce que les augmentations du tarif demandées par les chemins de fer et les compagnies aériennes se conforment aux directives de la Commission anti-inflation. Cette tâche nous a été confiée par la Commission.

**M. Forrestall:** Donc, ceci n'a eu aucune conséquence pour la Commission?

**M. Benson:** Non, à l'exception des conséquences indirectes telles que celles mentionnées par M. McGrath, dans la mesure où le gouvernement augmente certains tarifs de traversier, sur lesquels nous n'avons aucun contrôle, ou dans la mesure où les sociétés de chemin de fer font des bénéfices. Mais ceci ne peut directement nous affecter.

**M. Forrestall:** Mais des conséquences dues aux augmentations constantes? Ainsi, il y a eu quelques augmentations de tarif pour le transport par conteneur, l'automne dernier, et il doit y en avoir une autre le 1<sup>er</sup> juin, toutes augmentations qui semblent dépasser les directives générales.

[Texte]

**Mr. Benson:** These are where the increases are filed by the railroads. We have to determine whether or not they are acting within the AIB.

**Mr. Forrestall:** Whether the increase is justified in the opinion of the ...

**Mr. Benson:** Yes. That is right.

**Mr. Forrestall:** Do you know offhand what the Commission's attitude would be with respect to the latest increase, which comes on June 1?

**Mr. Benson:** I really could not give you an opinion on that, but we will have to give an opinion as to whether or not it is within the AIB.

**Mr. Forrestall:** At what time?

**Mr. Benson:** We will do it as fast as we possibly can. The rates are filed with us and then we get our people to work examining them. But I could not tell you offhand whether a decision has been made on that particular matter. I would be glad to look into it for you, but I just do not know offhand.

**Mr. Forrestall:** But as a general rule you are satisfied with all of the increases that have taken place until now? You are satisfied that they do, in fact, conform to the guidelines of the AIB?

**Mr. Benson:** There are a lot of rates, and there are several that we are looking at the present time, I think, that are in force—I believe I am correct in that. If they are not within the guidelines, we will have to tell them to roll them back. But I cannot give you an offhand opinion.

**Mr. Forrestall:** I see. Well, if you have nothing specific with respect to the ...

**Mr. Benson:** Here is a answer, which we have given to the Minister of Transport of the Province of Saskatchewan. I could give you a couple of quotes from this, if you like.

Under the Anti-Inflation Legislation, it is not possible to monitor price increases in a vacuum. The Legislation contemplates the submission of a Base Period Report, (for the years 1970 to 1974 in the case of railways), and a Compliances-Period Report for the 1975 (and for each Compliance Period thereafter). These reports, both to the Anti-Inflation Board and the Canadian Transport Commission, were received only recently and are being checked and analyzed.

That is where we sit at the present time.

**Mr. Forrestall:** Perhaps if we had an opportunity to get at you in, maybe, a month's time you might have some more interesting information. That is the only point I am concerned with.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, just two or three questions on the question or rail passenger service that my honourable friend and neighbour from Saskatoon-Biggar was discussing. I am not sure whether I am following the points discussed by the member for Saskatoon-Biggar, but it seems to me, first, that the Commission has ordered the service to continue. The Chairman has just made that point. Does the CTC consider in any way the recent Minister's order and terms of reference of January as a termina-

[Interprétation]

**M. Benson:** Ces augmentations sont soumises à la Commission par les sociétés de chemin de fer. Il nous revient de déterminer si elles correspondent ou non aux dispositions de la Commission anti-inflation.

**M. Forrestall:** C'est-à-dire de déterminer si elles sont justifiées de l'avis de ...

**M. Benson:** C'est cela.

**M. Forrestall:** Avez-vous une idée de la réaction qu'aura la Commission à l'égard de la dernière augmentation, devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juin?

**M. Benson:** Je ne puis rien vous dire à cet égard, pour l'instant; par contre, nous devons évidemment décider si cette augmentation correspond ou non aux directives anti-inflation.

**M. Forrestall:** Quand?

**M. Benson:** Le plus vite possible. Je ne sais si la Commission a déjà pris une décision à cet égard. Si vous le voulez, je pourrais faire enquête.

**M. Forrestall:** Cependant, en règle générale, les augmentations qui sont déjà intervenues vous ont semblé satisfaisantes? Vous croyez qu'elles sont conformes aux directives de la Commission anti-inflation?

**M. Benson:** Vous n'ignorez pas qu'il y a beaucoup de tarifs différents, en matière de transport, et que nous en examinons actuellement certains. Si les augmentations ne correspondent pas aux directives, elles devront être annulées ou diminuées. Je ne puis cependant pas vous donner d'avis immédiatement.

**M. Forrestall:** Très bien. Si vous n'avez rien de plus précis ...

**M. Benson:** Je puis vous citer un extrait d'une réponse que nous avons adressée au ministre des Transports de la Saskatchewan, si vous le voulez.

Du fait de la Loi anti-inflation, il n'est pas possible de contrôler les augmentations de prix en l'absence de toute référence. En effet, la loi prévoit la publication d'un rapport pour une période de base (c'est-à-dire les années 1970 à 1974 pour les sociétés de chemin de fer) et d'autres rapports pour les années 1975 et suivantes. Ces rapports, adressés à la fois à la Commission anti-inflation et à la Commission canadienne des transports, ne l'ont été que très récemment et sont actuellement en cours d'analyse.

Voilà donc où en est la situation.

**M. Forrestall:** Si nous pouvions vous poser ces questions dans un mois, nous aurions sans doute des réponses plus intéressantes. C'est tout ce que je voulais savoir.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions concernant le transport de passagers par chemin de fer, en reprenant la discussion de mon collègue de Saskatoon-Biggar. Je ne vais peut-être pas revenir sur exactement les mêmes sujets mais je commenterai par dire qu'il me semble que la Commission a ordonné le maintien du service. C'est ce que vient de dire le Président. La CCT considère-t-elle alors que le récent décret du Ministre, ainsi que le mandat du mois de janvier,



[Text]

tion of the service in any way? Listening to my friend, he seems to think...

**Mr. Benson:** No. That is not the case. We interpret the guidelines exactly in the words that are uttered by the Minister.

**Mr. McIsaac:** In other words, to gather the impression that that order was intended to wind down the service or terminate it would be incorrect?

**Mr. Benson:** That is incorrect. We do not do it that way.

• 1025

**Mr. McIsaac:** I would hope, Mr. Chairman, and, through you, to Mr. Benson that the CTC in the course of their hearings will stress and will aim pretty largely—entirely, if you like—at looking at alternative ways of providing a continuation of service, certainly as far as the West is concerned. Whether it is entirely rail feeders or rail-bus combinations or whatever, I would certainly hope that that is the direction and the theme and the thrust of the hearings.

I think we all realize pretty well that to continue the service—and, as I understand it, that is certainly the intention of the Minister—will require a subsidy. It has required one now and, as you pointed out earlier in these hearings, Mr. Benson, most rail passenger operations in other countries are even more supportive of railroads than we are. By virtue of density of population, they seem to require public support in that sense. I suppose the question in the end is, really, how much public funds we will be able to divert to that.

One other question. Will the Commission, at the conclusion of these hearings, in looking at this whole question, feel free—and I certainly hope you do—to recommend looking at different ways or alternative methods of supporting the subsidy? I am getting, here, at the present basis of the federal treasury coming in with 80 per cent of the loss. It seems to me that for obvious good reasons that has not worked to the advantage of certainly the railroads, for obvious reasons, and, indeed, the Canadian public as a result. It would seem to me that any investigation of the provision of rail passenger service would have to get down to some of the principles of how we go about directing that subsidy.

**Mr. Benson:** There is no doubt that this matter will be discussed in the hearings by parties to the hearings. The change, as you well know, if there is to be a change in the basis of subsidy, would be a matter which Parliament would have to decide. There is no doubt that if the ministry were starting to recommend such a change in subsidy policy, they would discuss it with the Commission because the Commission has knowledge in administering it. We would be pleased, as we always are, to provide input into policy in government if we can be helpful on a research statistical basis.

**Mr. McIsaac:** I would just be going a little further, or asking you to go a little further, Mr. Chairman and Mr. Benson, in suggesting that I would think you should be prepared, at the conclusion of the hearings, without waiting to be asked necessarily, if there are different views or different approaches put forward in the course of the hearings, to make that very much a part of the report.

[Interpretation]

aboutiront à la suppression du service? A entendre mon ami, j'ai l'impression qu'il...

**M. Benson:** Non, ce n'est pas le cas. Nous interprétons les directives en respectant à la lettre les déclarations du Ministre.

**M. McIsaac:** En d'autres termes, il ne faut pas conclure que ce décret était destiné à entraîner une élimination graduelle du service?

**M. Benson:** Non. Nous n'agissons pas de cette manière.

**M. McIsaac:** J'espère, monsieur le président, que la CCT, durant ses audiences, recherchera de nouveaux moyens d'assurer les services. Qu'il s'agisse de services dépendant uniquement du chemin de fer ou de combinaisons rail-autobus, m'importe peu.

Évidemment, nous savons tous que le maintien des services exigera le paiement de certaines subventions. C'est d'ailleurs déjà le cas et, comme vous l'avez déjà signalé, monsieur Benson, la plupart des services de transports de passagers, par chemin de fer, dans les pays étrangers, sont dans cette situation. La question est simplement de savoir quelle sera l'étendue de ces subventions.

Je voudrais maintenant vous poser une question. A la fin de ces audiences, la Commission aura-t-elle toute liberté de faire des recommandations concernant de nouvelles méthodes d'attribution des subventions? Je veux parler ici d'une modification du système actuel par lequel le Trésor fédéral couvre 80 p. 100 des pertes. Pour certaines raisons évidentes, il me paraît que ce système n'a été avantageux ni pour les sociétés de chemins de fer ni pour le public canadien. De ce fait, toute analyse des services de transport des passagers par chemin de fer devrait, me semble-t-il, analyser également la question des subventions.

**M. Benson:** Il ne fait aucun doute que cette question sera soulevée par les parties concernées. Cependant, s'il doit y avoir une modification, elle devra être décidée par le Parlement. Si le ministère faisait une recommandation à cet égard, il en discuterait certainement avec la Commission, puisque celle-ci sait comment l'appliquer. Nous serions tout à fait disposés à offrir toute notre aide au gouvernement, si nos recherches et nos statistiques peuvent lui être utiles.

**M. McIsaac:** J'aimerais aller plus loin et vous demander également d'aller plus loin. En effet, à la fin des audiences, je pense que vous devriez être prêt, sans attendre qu'on vous le demande, à répondre à des questions sur ce sujet et donc à en tenir compte dans votre rapport.

[Texte]

**Mr. Benson:** I am not sitting personally on the hearings. I cannot instruct the Railway Transport Committee as to what they will say in their report arising from these hearings but I am sure that your observations will come to their attention.

**Mr. McIsaac:** I think in this respect that the member from Saskatoon-Biggar and I will probably feel free to make any good suggestions in the interests of the Northern Transcontinental line that runs across the Prairies.

One other area, Mr. Chairman, that was discussed, at the previous meeting I think, relative to the Hall Commission and the Snively Commission which are conducting hearings across the Prairies both on the rationalization and the restructuring of the branch line network and the question of the costs of moving grain, is that it is my understanding that the Snively Commission will be reporting prior to the report of the Hall Commission. Am I correct in my recollection of that?

**Mr. Benson:** I really am not aware—it would be hearsay—as they are not reporting to me; but that is probably correct.

• 1030

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, the Hall Commission is coming to the conclusion of their specific hearings, I believe they have three or four more sort of regional hearings yet to be conducted. As I am sure Mr. Benson is very well aware, the Hall Commission is examining these branch lines on a sort of regional basis as opposed to the present legislative direction to the CTC in these cases where the CTC is empowered to look at them one at a time. What do you see the role of the CTC as being when that Hall Commission report comes in? I presume they will be making some specific recommendations, maybe some broad ones, probably some of both. Where will that leave the CTC?

**Mr. Benson:** This is a very interesting question that is now under discussion. Normally, the order to abandon a branch line, for example, would be made by the CTC when we held a hearing. Now, the question of what happens when a Royal Commission comes in and recommends that certain lines be abandoned and certain be retained is something that we have to consider under the existing law—and I really have no opinion at this point. But I can assure you that we are considering what our position will be at that time.

**Mr. McIsaac:** I see.

**Mr. Benson:** Indeed, if the government decided that it was going to adopt the report of the Royal Commission and it did not want to have additional hearings, it might require legislative change to have that happen. So it is a matter that has to be considered, and we are considering it.

**Mr. McIsaac:** Yes. It does seem to me that the original legislation in the 1967 act dealing with these lines one at a time creates a problem. It is certainly no fault of the Commission that that does not constitute a fair way of looking at the picture out there.

**Mr. Benson:** Oh, no. The Royal Commission has the opportunity of looking at the over-all picture whereas, by legislation, we would have to look at each individual line. We would also, I hope, consider the over-all picture respecting lines as it happens. Indeed, we have made decisions, as you know, on the part that the government said could possibly be abandoned right away.

[Interprétation]

**M. Benson:** Mais je ne siège pas personnellement à ces audiences. En outre, je ne peux donner aucune instruction au Comité des transports ferroviaires quant à la manière dont il devra rédiger son rapport, à la suite de ces audiences. Je suis toutefois convaincu qu'il aura connaissance de vos remarques.

**M. McIsaac:** Dans ce cas, je suis certain que mon collègue de Saskatoon-Biggar et moi-même vous ferons beaucoup de suggestions très positives sur la Voie transcontinentale nord qui traverse les Prairies.

Lors de la dernière réunion, monsieur le président, on a également discuté des commissions Hall et Snively, qui tiennent actuellement une série d'audiences dans les Prairies sur la rationalisation et la restructuration du réseau de voies secondaires et sur la question des coûts de transport des céréales. Si je ne me trompe, la Commission Snively déposera son rapport avant la Commission Hall. Est-ce exact?

**M. Benson:** Je ne le sais pas vraiment, puisque ce n'est pas à moi que ces commissions présentent leur rapport. Cependant, d'après ce que j'ai entendu dire, il semblerait que vous avez raison.

**M. McIsaac:** La Commission Hall arrive à la fin des audiences qu'elle avait prévues. Si je ne me trompe, elle en a encore trois ou quatre à organiser, au niveau régional. Comme le sait certainement M. Benson, cette commission analyse la situation des voies secondaires sur un plan régional, alors que la Commission canadienne des transports, conformément à sa loi organique, ne les examine que les unes après les autres. J'aimerais donc vous demander quel sera le rôle de la CCT, selon vous, lorsque la Commission Hall aura déposé son rapport. En supposant que cette Commission fasse certaines recommandations, particulières ou générales, que devrez-vous faire?

**M. Benson:** Il s'agit là d'une question intéressante, qui est d'ailleurs actuellement en cours de discussion. Normalement, la décision d'abandonner une voie secondaire revient à la Commission, après une série d'audiences. Cependant, nous ne savons pas ce que devient ce système lorsqu'une commission royale entre en jeu et recommande l'abandon ou le maintien de certaines voies secondaires. Tout ce que je puis vous dire pour l'instant, c'est que nous tentons actuellement de déterminer la position que nous devons adopter.

**M. McIsaac:** Je vois.

**M. Benson:** En fait, si le gouvernement décidait d'adopter le rapport de la Commission royale, sans audience supplémentaire, il serait peut-être nécessaire de modifier la loi. Nous réfléchissons actuellement à la question.

**M. McIsaac:** Il me semble en effet que la loi de 1967, exigeant l'examen de ces voies secondaires l'une après l'autre, crée un problème particulier à la Commission dont elle n'est toutefois pas du tout responsable.

**M. Benson:** Non. La Commission royale peut examiner la situation globale alors que la Commission, de par sa loi organique, l'oblige à examiner chacune des voies en question. Évidemment, nous essayerions également de tenir compte de la situation globale, ce que nous avons déjà fait par le passé en recommandant l'abandon de certaines voies.



[Text]

**Mr. McIsaac:** That is right.

**Mr. Benson:** And in a couple of instances we decided that they could not be abandoned right away because of their effect on the whole system.

**Mr. McIsaac:** Yes. I think that is true. I think the whole approach at the moment is a good one but I just wondered how you viewed your role when it came time to examining that report, which I think we anticipate some time before the year is over.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McIsaac. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, just a couple of brief points that I would like to mention to Mr. Benson: first of all, a thank you to him and to his Commission for the announcement he made at the beginning of the meeting today about the further hearings in Western Canada respecting the rail-passenger program. I know it has been of concern to some people in the West that the base of the hearing should be broader. As Mr. Benson knows, when he appeared before us earlier this week I had occasion to ask him that question, and I am very appreciative of the swift response. I know that the areas around Melville, Swift Current, and Brandon will appreciate the opportunity, too, to make their submission to the CTC in a more local atmosphere than might otherwise be the case if they had simply to confine themselves to hearings in perhaps Regina or Saskatoon.

I think the experience that the Hall Commission has had in respect of branch lines has been pretty instructive in this particular area. I think the whole atmosphere of that procedure, based as it has been on a very broad series of local hearings, has been a very constructive one and one in which I think more sides of the question came out. At least everyone has an opportunity to make himself heard in a way that is not particularly difficult or awkward or expensive or intimidating to do so. So I am very pleased with that announcement.

The other point that I would like to repeat, Mr. Chairman, has to do with the attitude that I think has been revealed by Mr. Benson. It certainly came out today and I think at other hearings—about the role of the CTC in this ongoing process of hearings about rail-passenger service. It seems to me that you are adopting a rather optimistic and positive outlook toward the whole situation, which I think is entirely the right approach. I suppose if one wanted to, you could contrive a very negative and gloomy approach to this whole particular question. I know that is not the government's position on it and I am very happy to see that the Commission is looking at the whole thing from a very positive perspective. I am glad that message has come out very clearly from the President this morning.

• 1035

I would just like to get clarification on one point that I believe was mentioned earlier this week. I know it has been raised by others outside the context of this Committee, but it has to do, again, with the interpretation which you have of your terms of reference in this whole effort and I know, as you said to Dr. McIsaac earlier, you basically will interpret the words of the Minister as uttered, take the words as written in their ordinary meaning. I gather that you are adopting a rather, if I can use the term, "expansive interpretation" of what those terms of refer-

[Interpretation]

**M. McIsaac:** C'est juste.

**M. Benson:** Par contre, il nous est arrivé de recommander le maintien de certaines voies du fait de leur importance dans l'ensemble du système.

**M. McIsaac:** Très juste. Je pense que la manière dont vous envisagez ce problème est excellente et je voulais simplement savoir quel serait votre rôle après le dépôt de ce rapport.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Je commencerai par faire quelques remarques, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais remercier M. Benson et la Commission pour avoir annoncé tout à l'heure que de nouvelles audiences seraient organisées dans l'Ouest du pays au sujet du transport de passagers par chemin de fer. En effet, certains groupes des provinces de l'Ouest avaient réclamé un plus grand nombre d'audiences et j'avais d'ailleurs posé une question à M. Benson, sur ce sujet, au début de la semaine. Je lui suis donc très reconnaissant de me fournir une réponse aussi rapide. Je sais que les citoyens de Melville, Swift Current et Brandon seront très reconnaissants à la Commission de leur donner la possibilité de s'adresser à elle dans un milieu plus local que si les audiences n'avaient été organisées qu'à Regina ou Saskatoon.

De fait, je pense que l'expérience de la Commission Hall au sujet des voies secondaires a été pleine d'enseignements. En effet, la méthode employée par cette Commission, qui a permis d'organiser un plus grand nombre d'audiences locales, a eu des résultats très positifs et a permis à un plus grand nombre de personnes de faire connaître leurs points de vue, tout en favorisant une analyse plus sérieuse des problèmes locaux. Je suis donc très heureux de l'annonce qui a été faite ce matin.

Ceci dit, monsieur le président, j'aimerais féliciter M. Benson pour l'attitude générale dont il fait preuve à l'égard de ces questions. Cette attitude s'est clairement manifestée au cours de la séance de ce matin et, je crois, qu'elle avait déjà été nettement définie lors d'audiences ayant trait au service des trains de passagers et au rôle de la CCT à cet égard. L'attitude que vous semblez adopter vis-à-vis de la situation globale me semble assez optimiste et positive, ce qui est très bien. J'imagine que si vous le vouliez, vous pourriez broser un tableau négatif et noir là-dessus. Je sais que ce n'est pas non plus l'intention du gouvernement et je suis très heureux de constater que la Commission voit les choses de façon très positive. Je me félicite de la clarté avec laquelle le président s'est exprimé ce matin.

Il existe cependant un point sur lequel j'aimerais obtenir des précisions. Je crois qu'il en a déjà été question au début de cette semaine et ce problème a été soulevé à l'extérieur de ce comité. Il s'agit à nouveau de l'interprétation que vous donnez à votre mandat. Comme vous l'avez dit précédemment à M. McIsaac, vous prendrez à la lettre ce qu'a dit le ministre et vous interpréterez les lettres écrites selon leur acception ordinaire. Il me semble que vous donnez à ce mandat une interprétation assez «vaste» si je puis me permettre ce terme. En d'autres mots, vous ne vous

[Texte]

ence are. In other words, you do not feel yourself bound in any way to any preconceived conclusions about what the shape of that service ought to be, and . . .

**Mr. Benson:** No.

**Mr. Goodale:** . . . if in the evidence that comes before you, you find a strong and compelling reason to go in any particular direction, you will not feel inhibited at all about making that kind of a recommendation.

**Mr. Benson:** No. I am not going to be the person interpreting the directive, the committee that is hearing is going to be interpreting the directive.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Mr. Benson:** When I read the directive I looked upon it as a directive for us to try to have a single transcontinental service without the duplication that presently exists, to be operated as efficiently as possible and to provide adequate service to the public. That has been, at least, my view of our role in the whole passenger train matter since I became President of . . .

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Benson and Mr. Chairman, and I wish you and your colleagues on the CTC well in that very important work in the next couple of months across the country.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Goodale.

**Mr. Loiselle.**

**M. Loiselle (Chambly):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, pourriez-vous nous indiquer quels sont les moyens mis à la disposition de la CCT afin de rétablir une situation susceptible de devenir alarmante dans les centres métropolitains, que ce soit à Toronto ou plus particulièrement à Montréal? Par exemple, sur la rive sud de Montréal, nous avions un service par train, qui n'était peut-être pas des plus efficaces, mais qui répondait aux besoins de la population; or, je ne sais pas si le CN a fait cette annonce officiellement, mais du moins officieusement on peut conclure que le CN a l'intention d'abandonner ce service sur une période de cinq ans tout en augmentant ses tarifs d'environ 20 ou 25 p. 100 par année. Nous n'aurions donc plus de trains de banlieue dans la zone métropolitaine, que ce soit sur la rive sud ou encore le trajet Montréal-Deux-Montagnes.

Au même moment, nous assistons à des demandes de subventions de la part de la ville de Montréal pour prolonger des métros et à des coûts astronomiques, soit, \$100 millions pour un embranchement très court. Le gouvernement provincial, en autorisant une telle dépense de \$100 millions, supprime toute espèce de possibilité de rentabilité de la ligne Montréal-Deux-Montagnes. Voilà la première étape.

Comme deuxième étape, dès l'abandon définitif de cette ligne Montréal-Deux-Montagnes, le CN se retournera vers la rive sud où, pour entrer dans Montréal on doit nécessairement encore traverser trois ou quatre ponts, et abandonnera ce service. Par ailleurs, les autorités locales et provinciales, dans le moment, semblent chercher des solutions autres au problème du transport, comme par exemple, l'autobus, sans jamais considérer le train comme étant l'outil premier.

[Interprétation]

sentez tenus par aucune conclusion hâtive au sujet de la conception de ce service et . . .

**M. Benson:** Non.

**M. Goodale:** . . . si devant la preuve, vous trouvez une raison qui vous force à vous orienter dans telle ou telle direction, vous ne sentirez aucune gêne à faire ce type de recommandation.

**M. Benson:** Non. Ce n'est pas à moi d'interpréter la directive, mais aux membres du comité qui assistent à l'audience.

**M. Goodale:** Oui.

**M. Benson:** En lisant cette directive, j'ai cru qu'elle signifiait que nous devrions nous efforcer d'implanter un service transcontinental unique afin d'éviter le double emploi qui existe actuellement, de fonctionner le plus efficacement possible et de fournir des services appropriés au public. Tel est, selon moi, notre rôle en ce qui concerne les trains de passagers depuis que je suis devenu président de . . .

**M. Goodale:** Merci, monsieur Benson et monsieur le président. Je souhaite à vous-même ainsi qu'à vos collègues de la CCT de mener à bien les travaux importants que vous entreprendrez dans l'ensemble du Canada, d'ici les deux prochains mois.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Goodale.

Monsieur Loiselle.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, could you tell us which means are available to CTC in order to restore a situation that might prove alarming in metropolitan centers such as Toronto or, more particularly, Montreal? For instance, on the South bank of Montreal, we had a train service which probably was not the most efficient, but however served the needs of the people; I do not know whether CN has formally announced it, but informally one can conclude that CN intends to get rid of the service within a five year period while increasing its rates up to 20 or 25 per cent a year. Therefore, there would be no more commuter trains in the metropolitan area, neither on the Southern bank nor between Montreal and Deux Montagnes.

At the same time, the city of Montreal is applying for grants in order to extend the subway network at considerable costs. I think it amounts to \$100 million for a very short junction. If the provincial government allows such an expenditure of \$100 millions, it denies all profitability to the Montreal-Deux Montagnes line. That is the first step.

The second step is as follows; when the CN has got rid of the line Montreal-Deux Montagnes, it will turn to the southern bank where you still have to cross three or four bridges in order to get into Montreal. This service will then be discontinued. On the other hand, local and provincial authorities actually seem to be looking for new solutions to the problems of transportation. They are considering a bus system, for instance, but they never contemplate the train as being the best fitted means of transportation.



[Text]

[Interpretation]

• 1040

Comment pouvez-vous éviter une telle détérioration du service ferroviaire, et même, comment pouvez-vous le favoriser afin qu'il devienne, qui sait, le pivot de toute la politique des transports dans les banlieues de Montréal, particulièrement sur la rive Sud?

**Mr. Benson:** One of the difficulties that exists presently is that there is no authority under the National Transportation Act or the Railway Act for the Commission to subsidize commuter services. In the Toronto area, for example, the "Go" train service has been established and the province subsidizes the passengers, in effect. In Montreal, the provincial government does not operate a similar sort of operation, so the CNR and the CPR lose money on their commuter services in Montreal with no chance of recovery and no subsidy from the federal government. This is the situation as it exists under present law. I think experience has shown, for example, in the Toronto region that these commuter services can be very valuable and very heavily used but somebody had to subsidize them and in this instance it was the provincial government.

**M. Loiselle (Chambly):** Avez-vous des études comparatives sur le plan des coûts et des rendements entre un service comme celui de Toronto et d'autres services comme un service d'autobus ou le métro? Avez-vous des études comparatives, à part celles fournies par le CN?

**Mr. Benson:** We have looked at the amount of operating loss in the Montreal area and reported to the Minister on it, which is what we are required to do under the law. I do not think we have examined the services in the Toronto area to confirm the cost data. I will look into that, but I do not believe we have.

**M. Loiselle (Chambly):** Lors de la dernière campagne électorale le gouvernement a lancé un programme, programme auquel j'ai souscrit, et qui prétendait que nous allions financer à 100 p. 100 l'équipement roulant pour le service des passagers dans de telles banlieues à 50 p. 100 la construction des gares et à 25 p. 100 celle de terrains de stationnement.

Existe-t-il une évaluation approximative des coûts qu'une telle politique impliquerait?

**Mr. Benson:** No, not by us. This was a statement of the government, the Ministry of Transport. It would not, presumably, be administered through the Canadian Transport Commission and, therefore, we have not carried out any studies in this regard.

**M. Loiselle (Chambly):** Une dernière question, monsieur le président, s'il vous plaît.

Il y a également une loi qui permet de changer les voies ferrées de place. Or, dans mon comté, en particulier le long du fleuve, où se trouve une région industrielle très dense dans le coin de Sorel et de Contrecoeur, on se trouve en présence d'une situation quelque peu alarmante. Sur les voies ferrées on transporte de l'acide nitrique, et toutes sortes d'acides des plus dangereux; cela traverse des villes telles que Boucherville, Varennes et Verchères, et particulièrement Boucherville, à des vitesses qui m'apparaissent excessives. De plus ces trois utilisent des sifflets, et cela 24 heures par jour.

How could you avoid such a deterioration of the train service and how would you promote its growth in order to eventually make it the central element of the whole transportation policy in the suburbs of Montreal and particularly on the southern bank?

**M. Benson:** Le problème, c'est que la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer ne confient aucunement à la Commission le pouvoir de subventionner les services des trains de banlieue. Dans la région de Toronto, par exemple, on a institué un service «Go Train», et la province accorde effectivement des subventions aux passagers. A Montréal, le gouvernement provincial n'a rien fait de tel, si bien que le CN et la CP perdent de l'argent sur les services de trains de banlieue, et ne peuvent espérer aucun remboursement ni aucune subvention du gouvernement fédéral. Telle est la situation qui existe dans le cadre de la présente loi. Je crois que l'expérience a prouvé, dans la région de Toronto, que les services des trains de banlieue peuvent être utiles et très fréquentés, mais il faut bien que quelqu'un les subventionne et, en ce cas précis, ce fut le gouvernement provincial.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Did you conduct any comparative study on costs and profits between a service similar to the service established in Toronto and other services like bus service or subway? Apart from the studies provided by the CN, do other comparative studies exist?

**M. Benson:** Nous nous sommes penchés sur la somme des pertes de fonctionnement dans la région de Montréal et en avons fait rapport au ministre, ce que nous sommes tenus de faire de par la loi. Je ne crois que nous ayons étudié les services en vigueur dans la région de Toronto afin de confirmer les données relatives aux coûts. Je vérifierai, mais je ne crois pas que nous l'ayons fait.

**Mr. Loiselle (Chambly):** During the last electoral campaign, the government started a program to which I subscribed. According to the program, we were going to finance 100 per cent of the rolling stock of the passenger service in such suburbs, 50 per cent of the building of stations and 25 per cent of the installation of parking lots.

Is there an approximate assessment of the costs that such a policy would incur?

**M. Benson:** Non, pas chez nous. C'est le gouvernement, et plus précisément le ministère des Transports, qui a fait cette déclaration. Je présume qu'un tel programme ne serait pas géré par la Commission canadienne des transports et nous n'avons donc mené aucune étude à cet égard.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Mr. Chairman, this will be my last question.

There is also a law that makes it possible to move railways. In my riding, and particularly along the river, in Sorel and Contrecoeur which are very industrialized areas, the actual situation is rather alarming. They are shipping nitric acid by train as well as all kinds of the most dangerous acids; these trains go through a lot of cities like Boucherville, Varennes and Vercheres, at a tremendous speed, and particularly in Boucherville. Moreover, these trains whistle 24 hours a day.

[Texte]

J'ai en particulier le cas de Boucherville qui vous a été soumis, pour essayer d'abandonner ces sifflets, et diminuer la vitesse des trains.

Serait-il possible, et ce, le plus rapidement possible, d'envisager de changer la voie ferrée de place et de la faire passer en un lieu où il sera pratiquement impossible de trouver des constructions de chaque côté?

**Mr. Benson:** We have very strict rules with respect to the transport of dangerous commodities by the railroads and I think as a result of these rules and their enforcement we in Canada have had very few instances of accidents with dangerous commodities. If, however, you have an instance where you believe trains are travelling too fast with dangerous commodities on them, we will certainly look into the matter and we have the power to tell them to slow down.

**M. Loiselle (Chambly):** J'ai fait une telle demande il y a un an.

**Mr. Benson:** I will look into the matter and report back to you. Is that satisfactory? If you asked a year ago, you should have been answered, and I will see that you are.

**Mr. Loiselle (Chambly):** Okay, thank you.

• 1045

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Loiselle.

Before we get to the second round I have an unusual request to make. By some fate this morning I am your Chairman and I had . . .

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Hnatyshyn:** The only thing we wanted you to comment on is the fact that it is hard to look at the Chair with a jacket like that. It will avert our glance, we cannot stare down the Chairman of the CTC.

**The Vice-Chairman:** Well, I will not comment on reasons for wearing this jacket.

I had a question prepared and I would seek unanimous consent from the Committee to ask this question before we proceed to round two. I understand it is procedurally correct.

**Mr. Goodale:** That is the virtue of having the Vice-Chairman act.

**The Vice-Chairman:** Would there be unanimous consent forthcoming?

**Mr. Forrestall:** What would you say if I said no?

**The Vice-Chairman:** I am a servant of the Committee.

**An hon. Member:** By all means, go ahead.

**The Vice-Chairman:** Thank you, I will address it to myself, I suppose, as Chairman. Actually it follows on what Mr. Hnatyshyn was asking a little earlier.

Mr. Benson, you stated that the CTC for years has been trying to persuade the railways to come up with a plan to operate the transcontinental service at a cheaper rate, to lose less money than it has. I would like to know whether you could confirm if the railways made a proposal to the commission about a year and a half ago to rationalize the western transcontinental services which would result in a saving of \$30 million under the existing subsidy formula that is paid by the federal government.

[Interprétation]

The case of Boucherville has already been mentioned to you that we should try to forbid such whistles and impose a speed limit on the trains.

Would it be possible, and as quick as possible, to move the railway to a new location where there would not be buildings on each side?

**M. Benson:** Nous avons des règles très sévères en ce qui concerne le transport de matières dangereuses par train et, suite à l'application de ces lois au Canada, très peu d'accidents ont eu lieu à cause de matières dangereuses. Cependant, si dans un certain cas, vous croyez que les trains chargés de matières dangereuses roulent trop vite, nous étudierons la question et nous les obligerons à ralentir leur allure.

**Mr. Loiselle (Chambly):** I made such a request a year ago . . .

**M. Benson:** J'étudierai la question et vous en ferai rapport. Cela vous satisfait-il? Si vous avez fait une demande, il y a un an, on aurait dû vous répondre, et je veillerai à ce que vous receviez une réponse.

**M. Loiselle (Chambly):** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Loiselle.

Avant de commencer le deuxième tour, j'ai une demande inhabituelle à faire. Je suis votre président ce matin et j'avais . . .

**Des voix:** Bravo!

**M. Hnatyshyn:** Nous voulions seulement vous entendre dire qu'il est difficile de regarder un président qui porte une telle veste. Nous devons détourner les yeux, et nous ne pouvons pas dévisager le président de la CCT.

**Le vice-président:** Je ne dirai pas pourquoi je porte cette veste.

J'avais préparé une question et j'aimerais savoir si tous les membres acceptent que je pose cette question avant que nous ne commencions le deuxième tour. Je crois que c'est conforme à la procédure.

**M. Goodale:** C'est l'avantage d'avoir le vice-président.

**Le vice-président:** Ai-je le consentement unanime?

**M. Forrestall:** Que feriez-vous si je disais non?

**Le vice-président:** Je suis aux ordres du comité.

**Une voix:** Je vous en prie, allez-y.

**Le vice-président:** Merci. La question s'adresse à moi-même, je suppose, en tant que président. En réalité, elle fait suite à la question qu'a posée M. Hnatyshyn tantôt.

Monsieur Benson, vous avez déclaré que la CCT tente depuis des années de persuader les sociétés de chemins de fer d'élaborer un plan en vue de réduire le coût du service transcontinental, afin qu'elles perdent moins d'argent qu'à l'heure actuelle. Est-il vrai qu'il y a environ un an et demi les sociétés de chemins de fer ont proposé à la Commission de nationaliser les services transcontinentaux de l'Ouest pour épargner 30 millions de dollars en rapport avec la subvention actuelle versée par le gouvernement fédéral?



[Text]

**Mr. Benson:** I believe there was a proposal for rationalization made to the Minister of Transport, not to the commission.

**The Vice-Chairman:** Not the commission. So in other words my information is that the CTC actually had some role in auditing this proposal. Is that true?

**Mr. Benson:** No, I think we saw it. I do not think we audited it per se. We saw the proposal. It was not made to us but the information got to the commission. I do not think we were asked to report back to the Minister on it.

Yes, as a matter of fact I got my copy from one of the presidents of the railroads.

**The Vice-Chairman:** Just from my point of view, there seems to be some inconsistency with the Minister's directive to you in the reconsideration of the transcontinental service and the proposal from the railways. If the railways can come up with a formula to save \$30 million under existing subsidies then perhaps this should have some bearing on a decision as to whether one of the transcontinental routes should be phased out.

**Mr. Benson:** Well I am sure that the railways will be represented at the hearings at every meeting across the country. And if they have proposals to make they are not usually very shy in making them.

**Mr. Hnatyshyn:** They have already made a presentation, I believe.

**Mr. Benson:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Thank you, the Committee and Mr. Benson.

On round two we have Mr. Hnatyshyn.

**Mr. Hnatyshyn:** Who is for rebutting?

I am glad to say, Mr. Vice-Chairman, that my questions are so nonpartisan that they do not require any rebuttal so I will just sort of carry on.

I was wondering about this proposal about which there has been a lot of talk. Does the commission have a copy? The railways have a copy of this proposal for reduction. Do you have a copy and if so would it be possible to table it or provide this Committee with it?

**Mr. Benson:** I would have to look at it. I do not know whether it was given to me in confidence or by the railways or not. I would have to check. If it is a public document there is no reason why... We do not try to hold things up. However, it was not a proposal to the commission. It was rather to the Minister and I was provided with a copy and I do not know whether I got that in confidence. I will look at it and if I did not get it in confidence, I will be glad to let you have a look at it.

**Mr. Hnatyshyn:** Good, if you could do that I would appreciate at least having a look at a copy, if not a copy for my own personal collection.

**Mr. Benson:** I will look into it.

**Mr. Hnatyshyn:** Another thing I was just going to ask you is this. I know it is difficult for you to prejudge these things and I realize that you have a directive which you have to interpret and report on, but just so there can be a bit of clarification with respect to the terms of reference, do I understand the role of the Railway Transport Committee through the commission is to hear representations, from across Canada, from all interested parties with respect to the directive. Is it, then, the role of the Commis-

[Interpretation]

**M. Benson:** Je crois qu'elles ont fait une proposition de ce genre au ministre des Transports, mais non à la Commission.

**Le vice-président:** Pas à la Commission. Selon les renseignements dont je dispose, la CCT aurait contribué à l'évaluation de cette proposition. Est-ce exact?

**M. Benson:** Non, je crois que nous l'avons vue, mais nous ne l'avons pas évaluée. Nous avons vu la proposition. Elle ne nous était pas adressée, mais nous avons eu des renseignements à ce sujet. Je ne crois pas que le ministre nous ait demandé des conseils là-dessus.

En fait, j'ai reçu une copie d'un président d'une société de chemin de fer.

**Le vice-président:** Il me semble y avoir là une certaine anomalie étant donné que le ministre vous a chargé d'examiner le service transcontinental. Si les sociétés de chemins de fer peuvent épargner 30 millions de dollars dans le cadre des subventions existantes, il faudrait peut-être en tenir compte avant de décider de supprimer un des itinéraires transcontinentaux.

**M. Benson:** Je suis certain que les sociétés de chemins de fer seront représentées à chaque réunion dans tout le pays. Elles n'ont pas l'habitude d'hésiter à faire connaître leurs propositions.

**M. Hnatyshyn:** Elles ont déjà fait une présentation, je crois.

**M. Benson:** Oui.

**Le vice-président:** Merci, messieurs les membres du comité et monsieur Benson.

Monsieur Hnatyshyn, vous avez la parole.

**M. Hnatyshyn:** Qui veut riposter?

Monsieur le vice-président, je suis heureux de dire que mes questions sont tellement dénuées d'esprit de parti qu'elles ne nécessitent même pas de riposte. Je les poserai donc.

Je m'interrogeais sur cette proposition dont on a tellement parlé. La Commission en a-t-elle une copie? Les sociétés de chemins de fer en ont une copie, elles. Si vous en avez une, pourriez-vous la déposer ou en fournir un exemplaire au comité?

**M. Benson:** Il faudrait que je l'examine. Je ne sais pas si elle est d'une nature confidentielle. Il faudra que je vérifie. Si c'est un document public, je ne vois pas pourquoi... Nous ne voulons rien cacher. Cependant, cette proposition n'était pas adressée à la Commission. Elle était plutôt adressée au ministre et on m'en a fourni une copie, mais je ne sais pas si c'est confidentiellement. Sinon, je serais heureux de vous la montrer.

**M. Hnatyshyn:** J'aimerais au moins pouvoir jeter un coup d'œil sur cette copie, même si je puis pas en obtenir un exemplaire pour ma collection personnelle.

**M. Benson:** Je verrai.

**M. Hnatyshyn:** Je sais qu'il vous est difficile de préjuger de ces choses et j'admets que vous devez interpréter une directive et faire rapport, mais j'aimerais avoir certaines précisions sur le mandat du comité. Le comité sur le transport ferroviaire est-il chargé d'entendre les représentations de toutes les parties intéressées au sujet de la directive? La Commission a-t-elle été chargée de faire des recommandations précises au gouvernement ou doit-elle simplement remettre la transcription des témoignages au Ministre pour

[Texte]

sion, in effect, to make specific recommendations to the government or is it your role, simply, to turn over the transcript and the statement of facts to the Minister for his own assessment and conclusion?

• 1050

**Mr. Benson:** No, we have to make a decision about those lines that we are going to subsidize and that must be continued in the public interest. So, when we finish, our decision will come out in the form of an order.

**Mr. Hnatyshyn:** An order?

**Mr. Benson:** Yes.

**Mr. Hnatyshyn:** So...

**Mr. Benson:** That is the only way we can operate. The Governor in Council can counter our orders.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes.

**Mr. Benson:** He has the right. In the notice of the hearings it says that:

After the hearing process has been concluded, the Committee intends to issue a summary of findings so that all interested parties, and the Canadian people as a whole, will be able to examine the collective concerns expressed to the Committee throughout this process. A few weeks after the issuance of the summary of findings, the Committee proposes to prepare and circulate widely a preferred plan which will set out, with some particularity, a re-designed transcontinental passenger train service. At that point, any person wishing to comment upon the preferred plan may do so by submitting his or her views in writing to the Secretary of the Committee. The Committee intends to examine these submissions carefully and to make whatever modifications to the preferred plan as appear to be appropriate. It is the intention of the Committee that a final plan will be prepared and issued before the end of the current calendar year.

What we are going to do is to come out with findings. These will be made known and people will be able to comment on them. We will come out with a preferred plan which people will be able to comment on. Then we will come out with our order.

**Mr. Hnatyshyn:** In the course of your deliberations, is there any particular emphasis going to be given either to national interest or to efficiency? In other words, do you see the issue as being an equally important consideration instead of a theoretical discussion? I am trying to come to grips with your terms of reference.

You are talking about a user-pay concept and, if we are going to emphasize that, the scale is going to tip in that favour. Then, it seems to me that, if, in your considerations, you find that this service is going to be heavily subsidized in a particular area, such as Western Canada, your inclination would be to reduce service in those areas. That is opposed to the countervailing consideration, if I may put it that way, of the national interest, and the function of the railway as a link between different parts of our country and as a service to people who might not have alternative service? I am just curious about that balance.

[Interprétation]

qu'il fasse sa propre évaluation et tire ses propres conclusions?

**M. Benson:** Non, il nous faut décider quelles lignes doivent être maintenues dans l'intérêt de la population et recevoir une subvention. Lorsque nous aurons terminé, notre décision prendra la forme d'une ordonnance.

**M. Hnatyshyn:** Une ordonnance?

**M. Benson:** Oui.

**M. Hnatyshyn:** Donc...

**M. Benson:** C'est la seule façon de procéder. Le gouverneur en conseil peut renverser nos ordonnances.

**M. Hnatyshyn:** Oui.

**M. Benson:** Il en a le droit. Voici un extrait de l'avis:

Après la tenue des audiences, le Comité émettra un résumé de ses conclusions afin que toutes les parties intéressées, et la population canadienne dans son ensemble, puissent étudier les préoccupations exprimées devant le Comité pendant les audiences. Quelques semaines après l'émission du résumé de ses conclusions, le Comité se propose d'élaborer et de publier un projet décrivant, dans certains détails, un nouveau service-voyageurs transcontinental. A ce moment-là, toute personne désirant faire des observations au sujet de ce projet pourra présenter ses observations par écrit au secrétaire du Comité. Le Comité étudiera très attentivement ces propositions et modifiera en conséquence son projet. Il a aussi l'intention d'élaborer et de publier un plan final avant la fin de l'année civile en cours.

Nous allons donc tirer des conclusions. Celles-ci seront publiées et les gens pourront faire des propositions. Nous allons publier un projet que les gens pourront discuter. Ensuite nous émettrons notre ordonnance.

**M. Hnatyshyn:** Au cours de vos délibérations, allez-vous insister de façon particulière sur l'intérêt national ou sur l'efficacité? Autrement dit, croyez-vous qu'il s'agit d'autre chose que d'une simple discussion théorique? Je tente de définir exactement votre mandat.

Vous parlez du coefficient d'utilisation: si c'est ce que vous préconisez, la balance penchera dans ce sens. Cependant, si vous découvrez qu'un service devrait être subventionné en grande partie dans une certaine région, dans l'Ouest par exemple, vous serez porté à réduire le service dans cette région. Cela va à l'encontre de l'intérêt national, et du rôle du chemin de fer qui doit relier les différentes régions du pays et offrir un service aux gens qui n'auraient pas de service autrement? C'est l'équilibre entre ces deux aspects qui m'intéresse.



[Text]

**Mr. Benson:** We are required to determine whether or not a service, which is uneconomic, should be continued in the public interest. The public interest, generally, has been viewed as; is it necessary, for the convenience of the people, for that service to do that? I think, in recent years, you will find that the only passenger services that we have allowed to be abandoned, were those that were virtually not used and where there were no passengers, I remember one service where they had three passengers a week.

**Mr. Hnatyshyn:** That would not apply necessarily, to the transcontinental.

**Mr. Benson:** If we are talking about the transcontinental one we would make sure that the people were adequately served in the decision that is made. At least, I would trust that that would be the case.

**Mr. Hnatyshyn:** Okay. Harking back to the thing I started with, what bothers me is that, if, for example, it was a consideration or decision of the CTC, ultimately, that there should be a removal of transcontinental service and provision of a type of feeder bus line service, would the President, or the Commission, feel that they could make, in fact, a recommendation to the government that, before rail service is discontinued and on a substitute, such as bus service, was provided as a condition of that removal, the Commission be given authority to provide a subsidy to any bus service that may be required to be placed in substitution of the rail service.

• 1055

**Mr. Benson:** Really, it is a difficult question for me to answer because I do not know what the decision of the Committee is going to be with regard to the service.

**Mr. Hnatyshyn:** I am looking back at Newfoundland and their unfortunate experience.

**Mr. Benson:** We certainly can make that kind of comment in our findings. The points you have raised will undoubtedly be read by the people who are holding the hearings.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes.

**Mr. Benson:** But I cannot prejudge the decision.

**The Vice-Chairman:** Perhaps we can wrap it up then with one final question, Mr. Hnatyshyn, because we have the Justice Committee coming in at 11 o'clock.

**Mr. Hnatyshyn:** Who?

**The Vice-Chairman:** The Justice Committee.

**Mr. Hnatyshyn:** Oh, yes. All right. Well then, the last question I wanted to raise is to get an explanation from the Chairman with respect to—as I understand it, the 80 per cent subsidy now given to rail passenger service losses is generally regarded as or stated to be a disincentive for efficient rail passenger service. Is that right?

**Mr. Benson:** The railways have stated that.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes. Could you please explain to me, as a layman, how the raising of that to 100 per cent is going to improve the anti-disincentive, if I can put it in that term, on a subsidy basis? There was a suggestion, I think, by the Minister that this was going to cure things.

[Interpretation]

**M. Benson:** On nous demande de décider si un service qui n'est pas rentable doit être maintenu dans l'intérêt public. Voici comment nous définissons l'intérêt public: ce service est-il nécessaire à la population? Au cours des dernières années, nous avons permis que soient abandonnés seulement les services qui n'étaient presque pas utilisés. Je me souviens qu'une ligne transportait trois passagers par semaine.

**M. Hnatyshyn:** Cela ne s'applique pas nécessairement au service transcontinental.

**M. Benson:** Dans ce cas, nous tiendrons compte des besoins des gens lorsque nous prendrons notre décision. Du moins, je l'espère.

**M. Hnatyshyn:** Pour en revenir à ma première question, si la CCT décidait de supprimer un service transcontinental et d'établir des lignes d'autobus tributaires, pourrait-elle recommander au gouvernement de lui donner le pouvoir de subventionner tout service d'autobus nécessaire en remplacement de la ligne ferroviaire, avant de supprimer cette dernière?

**M. Benson:** Franchement, je ne puis répondre à votre question parce que je ne sais pas quelle sera la décision du Comité à cet égard.

**M. Hnatyshyn:** Je pense à la malheureuse expérience de Terre-Neuve.

**M. Benson:** Nous pourrions certainement faire ce genre d'observation dans nos conclusions. Les points que vous avez soulevés seront sans doute lus par les gens qui tiendront les audiences.

**M. Hnatyshyn:** Oui.

**M. Benson:** Mais je ne puis préjuger de la décision.

**Le vice-président:** Nous pourrions peut-être terminer avec une dernière question, monsieur Hnatyshyn, parce que le comité de la Justice se réunit ici à 11 h 00.

**M. Hnatyshyn:** Qui?

**Le vice-président:** Le comité de la Justice.

**M. Hnatyshyn:** Oh oui. Très bien. Je voulais obtenir une explication. On a dit croire que la subvention de 80 p. 100 accordée à l'heure actuelle pour les pertes subies dans le service voyageurs nuisait à l'efficacité de ce service. Est-ce exact?

**M. Benson:** Ce sont les sociétés de chemins de fer qui l'ont dit.

**M. Hnatyshyn:** Oui. Je ne suis qu'un profane, et pourriez-vous m'expliquer comment on va améliorer la situation en augmentant cette subvention à 100 p. 100? Le ministre a dit, je crois, qu'on allait ainsi corriger la situation.

[Texte]

**Mr. Benson:** If somebody is operating something and is forced to operate it by the government, and the government pays only part of the cost, they may be less ready to provide efficient service than if the government were paying the total cost. Indeed I would think that the railways would like the government not only to pay the total cost but to give them some contribution toward profits as well.

**Mr. Hnatyshyn:** Yes. That is about all they need.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Benson, and the officials from the Canadian Transport Commission who have spent three meetings with us. The next meeting is Monday evening at eight o'clock when we have the Atlantic Pilotage Authority and Laurentian Pilotage Authority before us.

The meeting is adjourned.

[Interprétation]

**M. Benson:** Si le gouvernement oblige quelqu'un à fournir un service et qu'il ne rembourse qu'une partie des coûts, ce quelqu'un peut être moins disposé à fournir un service efficace que si le gouvernement payait le coût total. En fait je crois que les sociétés de chemins de fer aimeraient non seulement que le gouvernement paie le coût total, mais qu'il accorde aussi certains profits.

**M. Hnatyshyn:** Oui, c'est tout ce dont elles ont besoin.

**Le vice-président:** Je remercie M. Benson et les fonctionnaires de la Commission canadienne des transports d'avoir assisté à nos trois réunions. La prochaine réunion aura lieu lundi soir à 20 h 00 et nous aurons avec nous les représentants de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et de l'Administration de pilotage des Laurentides.

La séance est levée.





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 55

Monday, May 3, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 55

Le lundi 3 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Vote 65—Atlantic Pilotage  
Authority. G—Laurentian  
Pilotage Authority  
under TRANSPORT.

### CONCERNANT:

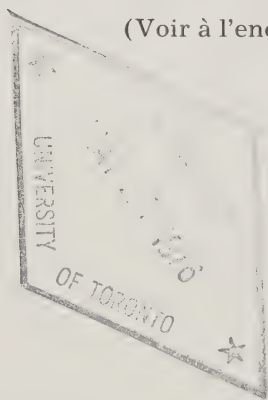
Budget principal 1976-1977  
Crédit 65—Administration  
de pilotage de l'Atlantique.  
G—Administration de pilotage des  
Laurentides sous la rubrique TRANSPORTS.

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell  
*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Condon	Goodale
Douglas	Harquail
(Bruce-Grey)	Hnatyshyn
Forrestall	Horner
Fortin	Loiselle ( <i>Chambly</i> )

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell  
*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Loiselle	McGrath
( <i>Saint-Henri</i> )	McIsaac
Lumley	Rodriguez
Marshall	Watson
McCain	Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, May 3, 1976:

Mr. Condon replaced Mrs. Holt;  
Mr. McCain replaced Mr. Alkenbrack.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 3 mai 1976:

M. Condon remplace M<sup>me</sup> Holt;  
M. McCain remplace M. Alkenbrack.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 3, 1976  
(57)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:18 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Douglas (Bruce-Grey), Forrestall, Goodale, Harquail, McCain and McIsaac.

*Witnesses: From the Atlantic Pilotage Authority:* Captain A. D. Latter, Chairman; *From the Laurentian Pilotage Authority:* Captain Paul Bailly, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. (See *Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Chairman called Vote 65 relating to the Atlantic Pilotage Authority.

The witnesses answered questions.

At 9:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 3 MAI 1976  
(57)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 18, sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Douglas (Bruce-Grey), Forrestall, Goodale, Harquail, McCain et McIsaac.

*Témoins: De l'Administration de pilotage de l'Atlantique:* Le capitaine A. D. Latter, président; *De l'Administration de pilotage des Laurentides:* Le capitaine Paul Bailly, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 portant sur le budget principal, sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (Voir *procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le président met en délibération le crédit 65 portant sur l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, May 3, 1976

• 2015

[Text]

**The Chairman:** We will commence with consideration of Vote 65, the Atlantic Pilotage Authority.

## DEPARTMENT OF TRANSPORT

Atlantic Pilotage Authority

Vote 65—Payment to the Atlantic Pilotage Authority—\$1,369,000

**The Chairman:** I will ask Captain A. D. Latter, the Chairman, to join us here at the front, and anyone else he might want to bring along with him.

For the information of the members, we also have with us this evening the Laurentian Pilotage Authority. As you might be aware, they do not have a vote in the estimates. I guess it is because of their efficient operation. They have not asked the government for any money. We can have them with us right after we complete the questioning with the Atlantic Pilotage Authority.

Have you a statement you would like to make?

**Captain A. D. Latter (Chairman, Atlantic Pilotage Authority):** No, Mr. Chairman. I would be pleased to answer any questions the members wish to ask.

**The Chairman:** Okay. Mr. Latter says he does not have any opening comments, so we can begin the questioning with Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Perhaps for the sake of the record it should be noted that many of our colleagues are in the House at this time, but they should be along in about half an hour, I would think. Some of them probably will have questions but the second reading debate on the issue of capital punishment in Canada is commencing just now before the House. So there are only five or six or seven or eight hardy souls here. It is not out of discourtesy to you at all, Captain, nor to your colleagues in the other Authority.

Mr. Chairman, I have only two or three points I would like to get at. I will start with the persistent rumour that the Department continues to be considering and indeed is actively working at the proposal to centralize the pilotage authorities of Canada. I was wondering, Mr. Chairman, if Captain Latter could give us some indication of at least the Atlantic Pilotage Authority's reaction to this suggestion, whether or not it is a good thing for us, whether it would cut back any on their overhead, whether it would make their operation more efficient or less efficient, or whether it would give birth to conflicts that might complicate their work from time to time. Perhaps a general observation and comment from them would be appreciated.

**The Chairman:** Captain Latter.

• 2020

**Capt Latter:** Yes, Mr. Chairman. Our general feelings are that a central body would be an advantage to us providing we still maintained the flexibility to operate within our own region. There are many things across the country, in pilotage, that the central body could assist us with, such as negotiations with pilots, where the pendulum would not swing from one side of the country to the other. But we would not want to see total control taken back by this central body, and we would like Chairman, of each

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 3 mai 1976

[Interpretation]

**Le président:** Nous entreprenons l'étude du crédit 65, Administration de pilotage de l'Atlantique.

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Administration de pilotage de l'Atlantique

Crédit 65—Païement à l'administration de pilotage de l'Atlantique—\$1,369,000.

**Le président:** Je demanderais au Capitaine A. D. Latter, président, de se joindre à nous, avec les collègues dont il aura besoin.

Pour la gouverne des députés, nous avons également avec nous ce soir des représentants de l'Administration de pilotage des Laurentides. Vous savez sans doute qu'aucun crédit n'est prévu pour eux dans le budget. Je suppose que cela est dû à leur grande efficacité. Ils n'ont pas demandé de fonds au gouvernement. Nous pourrions les entendre dès que nous en aurons terminé avec ceux de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Aimeriez-vous faire une déclaration préliminaire?

**Capitaine A. D. Latter (président, Administration de pilotage de l'Atlantique):** Non, monsieur le président. C'est avec plaisir que je répondrai aux questions que voudront bien me poser les députés.

**Le président:** D'accord. M. Latter déclare ne pas avoir de déclaration préliminaire; nous pouvons donc commencer les questions avec M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Nous devrions peut-être noter au procès-verbal que beaucoup de nos collègues sont présentement à la Chambre, mais ils nous rejoindront d'ici une demi-heure. Certains d'entre eux auront probablement des questions, mais le débat en deuxième lecture sur la peine capitale au Canada vient juste de commencer à la Chambre. Il n'y a donc dans la salle que cinq, ou six, ou sept, ou huit fidèles. Ce n'est pas par manque de courtoisie à votre égard, capitaine, ni à l'égard de vos collègues de l'autre Administration.

Monsieur le président, j'aimerais aborder deux ou trois questions seulement. Je commencerai par cette rumeur persistante voulant que le ministère continue d'étudier et, à vrai dire, à travailler activement à une proposition de centralisation des administrations de pilotage du Canada. Monsieur le président, le capitaine Latter pourrait-il nous indiquer la réaction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique? Une telle initiative serait-elle avantageuse? Permettrait-elle une diminution des frais d'administration, influencerait-elle sur l'efficacité ou pourrait-elle être à l'origine de conflits qui compliqueraient à l'occasion son travail? Un commentaire d'ordre général serait le bienvenu.

**Le président:** Capitaine Latter.

**Capt Latter:** Oui, monsieur le président. Nous sommes généralement d'avis qu'un organisme central serait avantageux à condition que nous conservions dans notre propre région une certaine liberté de manœuvre. Un organisme central pourrait nous aider dans de nombreux aspects des services de pilotage au Canada, par exemple dans les négociations avec les pilotes, de façon à permettre une certaine harmonisation d'un bout à l'autre du pays. Toutefois, nous ne voudrions pas que cet organisme central assume les

[Texte]

authority, to be a member of the central body, if this is the move that the government is going to take.

**Mr. Forrestall:** You are suggesting, then, that certain features, with respect to a centralized tendency, would be advantageous to the various authorities and the ports they serve. Would it have a tendency to eliminate the variable factors, we find, in the authorities' charges, or fee levies, against users? Would it have a tendency to level that out, across the country, and would that be advantageous?

**Capt Latter:** I doubt Mr. Chairman, if it would have a tendency to level that out because each authority has its own problems. Speaking for the Atlantic, our greatest costs, of course, as with any authority, are pilots' salaries and our second greatest costs are pilot boats. And we are the only authority that has the number of pilot boats, that we must have, to operate the 26 areas we operate. So, a central body could not cut tariffs to any great extent, in that respect, and have us be self-supporting.

**Mr. Forrestall:** Yes. It would be interesting to get into this beneficiary argument that all Canadians benefit from the location, the establishment and our various authority areas of good and viable pilotage service. However, I would like to touch, if I could, your new scale of fees. Very lengthy hearings have been held by the Commission and it is my understanding that you are still awaiting rulings on the application.

**Capt Latter:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Can you indicate to us when they might be available to you?

**Capt Latter:** I have been told, by the CTC, that I could expect its rulings sometime around the fourteenth of this month. What the results will be, of course, I do not know. The tariffs were published last June. The hearings were held in January and we hope to have them in place by July 1.

**Mr. Forrestall:** If you had a ruling by the end of this month, you would have them in place by July 1?

**Capt Latter:** We would hope we could get an Order in Council through in that timeframe, yes.

**Mr. Forrestall:** What impact will they have? How far will they actually go, now, that the thunder has sorted itself out?

**Capt Latter:** They will increase the revenue, based on today's traffic, by about 48 per cent.

**Mr. Forrestall:** Forty-eight per cent.

**Capt Latter:** Over the region.

**Mr. Forrestall:** Will that overcome your deficit? You are now a subsidized operation. How far short of that will it fall?

**Capt Latter:** We will need two more increases in tariff, one in the magnitude of another 30 per cent, to come into effect a year from this July, and another one of about 25 per cent, to come into effect a year from that July. Those will put us on a self-supporting basis by 1980.

[Interprétation]

pleins pouvoirs et nous aimerions que le président de chaque administration soit membre de l'organisme central, si telle est l'orientation que veut prendre le Gouvernement.

**M. Forrestall:** En d'autres termes, vous pensez que certains aspects de cette tendance centralisatrice serait à l'avantage des diverses administrations et des ports qu'ils desservent. Cela permettrait-il d'éliminer les variations dans les tarifs imposés par les administrations aux utilisateurs? Cela permettrait-il une uniformisation de ces tarifs dans l'ensemble du pays et est-ce que cela serait un avantage?

**Capt Latter:** Monsieur le président, j'en doute car chaque administration a ses problèmes propres. En ce qui concerne l'administration de pilotage de l'Atlantique, nos principales dépenses, comme pour les autres administrations, sont les salaires des pilotes, suivis par des frais des bateaux pilotes. Nous sommes la seule administration à avoir un tel nombre de bateaux pilotes, nombre nécessaire pour servir nos 26 régions. Un organisme central ne pourrait donc pas réduire de beaucoup nos tarifs, s'il veut que nous restions rentables.

**M. Forrestall:** Oui. Il serait intéressant de discuter le soi-disant bénéfice que l'existence de plusieurs administrations de pilotage dissimulées, représente pour les Canadiens. Néanmoins, j'aimerais plutôt parler de votre nouvelle échelle de tarifs. La Commission a tenu de très longues audiences sur la question et je crois savoir que vous êtes toujours dans l'attente d'une décision.

**Capt Latter:** Oui.

**M. Forrestall:** Quand pensez-vous l'obtenir?

**Capt Latter:** La CCT m'a informé que nous pouvions espérer sa décision vers le 14 du mois. Je ne sais évidemment pas quels en seront les résultats. Les tarifs ont été publiés en juin dernier. Les audiences ont eu lieu en janvier et nous espérons qu'ils entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet.

**M. Forrestall:** Si une décision était rendue avant la fin du mois, vous pourriez les faire entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet?

**Capt Latter:** Nous espérons obtenir un décret du conseil d'ici là.

**M. Forrestall:** Quelle en sera l'incidence? Jusqu'où iront-ils, maintenant que l'orage s'est calmé?

**Capt Latter:** Cela entraînera une augmentation des revenus, calculée sur le trafic actuel, d'environ 48 p. 100.

**M. Forrestall:** 48 p. 100.

**Capt Latter:** Pour l'ensemble de la région.

**M. Forrestall:** Pourrez-vous combler votre déficit? Vous êtes maintenant subventionnés. Combien vous manquera-t-il?

**Capt Latter:** Nous aurons besoin de 2 autres augmentations de tarifs, l'une de 30 p. 100, devant entrer en vigueur en juillet 1977, et une autre d'environ 25 p. 100, un an plus tard. Nous devrions alors être rentables en 1980.



[Text]

**Mr. Forrestall:** Your ...

**Capt Latter:** That, again, is based on the traffic maintaining its level and costs, reasonably, maintaining their levels.

**Mr. Forrestall:** Is that a direct reaction to an explicit direction, from government, that you get yourself on a paying basis, a user-pay basis?

**Capt Latter:** It is a direct reaction but it is a delayed reaction. We were told to be on a user-paying basis before this, but the magnitude of the increases in tariff, and the Act provides for a fair and reasonable tariff, did not, in the authorities' opinion, warrant taking such giant steps. So we have decided to do it more slowly.

**Mr. Forrestall:** Your application predated the Anti-Inflation Board, did it not?

**Capt Latter:** Yes it did.

• 2025

**Mr. Forrestall:** Considerably. So you do not really feel that any ruling, that is given, could be appealed to the Anti-Inflation Board with respect to the first one?

**Capt Latter:** We do not feel that, no.

**Mr. Forrestall:** What about subsequent ones? In other words, what is your position with respect to the AIB?

**Capt Latter:** We have asked the Anti-Inflation Board for their ruling on this but they are not sure themselves just where they will fit in subsequent tariffs.

**Mr. Forrestall:** Have you had any indication from government, from your lords and masters, as to where they feel you should fit ...

**Capt Latter:** No.

**Mr. Forrestall:** You are being asked to recover costs. Do I assume correctly that the user of your service is entirely the ship itself or do you have other calls, other charges, upon your general revenues?

**Capt Latter:** No. The only revenue we have is from pilotage tariffs, from the ship itself.

**Mr. Forrestall:** Other than the subsidy.

**Capt Latter:** Other than the subsidy, yes. And a very minor revenue from delivering charts or taking pilots off ships as they pass our ports; this type of thing. But that is very minor.

**Mr. Forrestall:** I would gather that that would amount to something like \$1.3 million this year, right?

**Capt Latter:** Our subsidy?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Capt Latter:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Plus an additional thirty for budgetary provision?

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Votre ...

**Capt Latter:** Cette estimation est évidemment fondée sur le maintien du trafic à son niveau actuel ainsi que sur le maintien des coûts à un niveau raisonnable.

**M. Forrestall:** Est-ce que cela répond à une directive explicite du Gouvernement en vous demandant de recourir directement vos frais auprès des utilisateurs?

**Capt Latter:** C'est une réaction directe, mais différée. On nous avait déjà dit de faire assumer les coûts par les utilisateurs, mais compte tenu de l'importance des augmentations de tarifs et du fait que la loi prévoit l'imposition d'un tarif juste et raisonnable, nous étions d'avis que cela ne justifiait pas une augmentation aussi radicale. Nous avons donc décidé de procéder plus lentement.

**M. Forrestall:** Vous avez déposé votre demande avant la création de la Commission anti-inflation?

**Capt Latter:** Oui.

**M. Forrestall:** Nettement. Vous ne croyez donc pas que toute décision rendue dans le cas de la première demande puisse être soumise à la Commission anti-inflation?

**Capt Latter:** Nous ne le croyons pas.

**M. Forrestall:** Et pour les autres? En d'autres termes, quelle est votre position à l'égard de la CAI?

**Capt Latter:** Nous avons demandé une décision à ce sujet à la Commission anti-inflation, mais elle ne sait pas exactement elle-même quelle devra être son attitude pour les prochaines augmentations.

**M. Forrestall:** Le gouvernement, votre maître, vous a-t-il fait savoir jusqu'où vous devriez ...

**Capt Latter:** Non.

**M. Forrestall:** On vous demande de couvrir vos frais. Les utilisateurs de vos services sont-ils seulement les navires ou avez-vous d'autres clients, d'autres sources de revenus?

**Capt Latter:** Nos seuls revenus proviennent des services de pilotage payés par les navires.

**M. Forrestall:** Abstraction faite de la subvention.

**Capt Latter:** Abstraction faite de la subvention, en effet. Nous avons de très faibles revenus tirés de la fourniture de cartes, ou du débarquement des pilotes lorsque les navires passent nos ports; ce genre de chose, mais c'est tout à fait mineur.

**M. Forrestall:** Je pense que vous recevez environ 1.3 million cette année, est-ce exact?

**Capt Latter:** Comme subvention?

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Latter:** Oui.

**M. Forrestall:** Plus trente autres à titre budgétaire?

[Texte]

**Capt Latter:** That is correct.

**Mr. Forrestall:** One thousand three hundred and thirty nine. Would that make the total: 1,339 and 30?

**Capt Latter:** . . . and thirty, would make the total.

**Mr. Forrestall:** What is the capital budgetary item for?

**Capt Latter:** It is basically for pilot's salaries, operation, acquisition and refits of pilot boats.

**Mr. Forrestall:** That you are taking out of your *capital* item?

**Capt Latter:** Oh, the capital item.

**Mr. Forrestall:** The capital budget, yes.

**Capt Latter:** No, the capital budgetary item is for electronic equipment on a new pilot boat.

**Mr. Forrestall:** Oh? What kind?

**Capt Latter:** What kind of a boat?

**Mr. Forrestall:** What type of equipment?

**Capt Latter:** Radar, echo sounder, compass, VHF.

**Mr. Forrestall:** How many?

**Capt Latter:** Just the one boat, sir.

**Mr. Forrestall:** Thirty million dollars?

**Capt Latter:** That is right.

**Mr. Forrestall:** You have got to be kidding.

**Capt Latter:** That is the price the Department of Supply and Services charges to instal this equipment.

**Mr. Forrestall:** My God! Then how much did the boat that all this is going on cost to build?

**Capt Latter:** Four hundred and fifty-five thousand dollars.

**Mr. Forrestall:** And \$30 million worth of equipment. Oh, Jesus! Dear Lord, is that right? You are not putting me on there, are you? I looked at that today and thought that that would have covered all of your requirements in the project.

Is this for the one principal boat that we will have operating in Halifax?

**Capt Latter:** That is right. It will be the last of the three boats that have been built for us.

**Mr. Forrestall:** Right.

**Capt Latter:** We do not have any other capital expenditures in sight.

**Mr. Forrestall:** Are you sure some of this does not go back to pick up capital costs of the past? How would you pay \$30 million for the equipment you have mentioned? That would give you radar looking upwards, downwards, sternwards, backwards, sideways.

**Capt Latter:** It is quite a complicated piece of radar and VHF equipment that we have on these boats.

[Interprétation]

**Capt Latter:** C'est exact.

**M. Forrestall:** 1,339. Cela ferait: 1,339 et 30?

**Capt Latter:** . . . et trente.

**M. Forrestall:** A quoi servira ce crédit de capital budgétaire?

**Capt Latter:** Il servira surtout à payer les pilotes, l'entretien, l'acquisition et de réarmement des bateaux-pilotes.

**M. Forrestall:** Que vous financerez à partir de ce capital budgétaire?

**Capt Latter:** Oh, le capital budgétaire!

**M. Forrestall:** Oui, ce poste.

**Capt Latter:** Non, ce poste est destiné à l'équipement électronique d'un nouveau bateau-pilote.

**M. Forrestall:** Oh? lequel genre?

**Capt Latter:** Quel genre de bateau?

**M. Forrestall:** Quelle genre d'équipement?

**Capt Latter:** Radar, écho sonde, compas, poste VHF.

**M. Forrestall:** Combien?

**Capt Latter:** Pour un seul bateau, monsieur.

**M. Forrestall:** Trente millions de dollars?

**Capt Latter:** C'est exact.

**M. Forrestall:** Vous devez blaguer.

**Capt Latter:** C'est le prix que demande le ministère des Approvisionnements et Services pour installer cet équipement.

**M. Forrestall:** Mon Dieu! Combien alors a coûté le bateau à qui est destiné cet équipement?

**Capt Latter:** Quatre cent cinquante-cinq milles dollars.

**M. Forrestall:** Et 30 millions de dollars en équipement. Doux Jésus! Mon Dieu, est-ce exact? Vous ne vous moquez pas de moi? J'ai vu le chiffre aujourd'hui et j'ai pensé que cela devait couvrir tous vos besoins à ce chapitre.

Est-ce destiné au bateau principal qui desservira Halifax?

**Capt Latter:** Exactement. Ce sera le dernier de trois bateaux qui ont été construits pour nous.

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Latter:** Nous ne prévoyons aucun autre investissement en capital.

**M. Forrestall:** Êtes-vous certain que vous n'allez pas rembourser certains frais en capital du passé? Comment pouvez-vous payer 30 millions de dollars pour l'équipement dont vous avez parlé? Cela devrait vous donner un radar détectat vers le haut, vers le bas, vers l'arrière, vers l'avant, de côté.

**Capt Latter:** Ces bateaux sont munis de radars et d'équipement VHF fort complexes.



[Text]

**Mr. Forrestall:** Do you involve yourself in the traffic control system that we are setting up?

**Capt Latter:** No, that is strictly under the Coast Guard.

Mr. Forrestall, you did not say \$30 million, did you? You said \$30,000 did you not?

**Mr. Forrestall:** No, no. It is \$30 million.

**Capt Latter:** No, it is \$30,000, Mr. Forrestall. I am sorry. No wonder you were in a state of shock.

**Mr. Forrestall:** I am sorry. It is \$30,000.

**Capt Latter:** Yes, \$30,000.

**Mr. Forrestall:** Did I say \$30 million? I guess there is some difference between \$30 million and \$30,000. But \$30,000 is still an enormous amount of money for three or four basic pieces of equipment.

**Capt Latter:** The last two boats ran to \$27,000 and \$28,000, and that was two years ago.

**Mr. Forrestall:** Is that right? The costs have gone up.

**Capt Latter:** This equipment, I might explain, is placed on the boat for us on order from the Department of Supply and Services, who supervise it for the Ministry of Transport.

**Mr. Forrestall:** It does not come of your ...

**Capt Latter:** No, it comes out of the Ministry's pocket and then we pay them back.

**Mr. Forrestall:** I am going to try and put a couple of propositions to you, things that are kicking around Halifax that continue to concern us. I will try not to go too much over my 10 minutes, or should I perhaps come back to this on the second round. They are the two principal questions that continue to concern at least the port community, which they both tend to serve or hope to try to serve, each in their own way. And they have to do with the continued practice of Canada—perhaps I can shorten this up—to subsidize, for example, large Russian trawlers and fishing vessels that use our ports. We do require that they use pilotage services. What do we charge them?

**Capt Latter:** Most of the Russians, or any fishermen for that matter, come under the minimum, which at present in Halifax is \$75.

• 2030

**Mr. Forrestall:** What is the average cost of a trip in and out?

**Capt Latter:** Our average cost runs to about \$210.

**Mr. Forrestall:** Is that one way or does that get them in and get them back out?

**Capt Latter:** One way.

**Mr. Forrestall:** One way.

**Capt Latter:** That is the cost of the pilot boat and the pilot's salary. So we are losing on every fisherman, if I may put it that way, that we bring into port.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Faites-vous partie du réseau de contrôle du trafic que nous créons?

**Capt Latter:** Non, c'est la responsabilité exclusive de la Garde côtière.

Monsieur Forrestall, vous n'avez pas dit 30 millions de dollars? Vous avez dit \$30,000, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Non, 30 millions de dollars.

**Capt Latter:** Non, c'est \$30,000, monsieur Forrestall. Je m'excuse. Ce n'est pas étonnant que vous étiez dans un état de choc.

**M. Forrestall:** Je m'excuse. C'est \$30,000.

**Capt Latter:** Oui, \$30,000.

**M. Forrestall:** Ai-je dit 30 millions? Je suppose qu'il y a une différence entre 30 millions et \$30,000, mais \$30,000, c'est encore beaucoup d'argent pour trois ou quatre pièces d'équipement de base.

**Capt Latter:** L'équipement des deux derniers bateaux a coûté \$27,000 et \$28,000, il y a deux ans.

**M. Forrestall:** Vraiment? Les coûts ont augmenté.

**Capt Latter:** Je pourrais expliquer que cet équipement est installé à bord des bateaux sur commande par le ministère des Approvisionnements et Services, qui assure ce travail pour le ministère des Transports.

**M. Forrestall:** Ce n'est pas à vous de ...

**Capt Latter:** Non, c'est le ministère qui paie et nous le remboursions.

**M. Forrestall:** J'aimerais vous présenter une ou deux suggestions dont on parle à Halifax et qui continuent de nous préoccuper. Je vais essayer de ne pas trop dépasser mes dix minutes, à moins que je ne revienne sur cette question au second tour. Ce sont là les deux principaux sujets qui continuent de préoccuper la clientèle ou l'éventuelle clientèle du port. Il s'agit de la coutume canadienne ... et j'essaierai d'être bref ici ... qui fait que nous subventionnons les gros chalutiers russes et les bateaux de pêche qui utilisent nos ports. Nous exigeons qu'ils fassent appel aux services de nos pilotes. Que leur demandons-nous pour ce service?

**Capt Latter:** Les bateaux russes, et tous les autres bateaux de pêche du reste, doivent verser le montant minimum exigé à Halifax en ce moment, c'est-à-dire \$75.

**M. Forrestall:** Combien un voyage coûte-t-il? J'entends entrer dans le port et en sortir?

**Capt Latter:** Il en coûte en moyenne \$210.

**M. Forrestall:** Dans un sens seulement ou dans les deux sens?

**Capt Latter:** Dans un sens seulement.

**M. Forrestall:** Je vois.

**Capt Latter:** Cela tient compte du coût du bateau—pilote et du traitement du pilote. Cela entraîne pour nous une perte pour chaque pêcheur qui aborde au port.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** My question then is what we are doing. You understand what I am getting at. In spite of the user beneficiary principle, I will never understand how somebody in "Speedy Creek, Saskatchewan" benefits from pilotage service in St. John's, Newfoundland. Why is it we continue to write off this additional cost against our good users, our friendly people, the people that are carrying our international trade both into the country and out of the country? Are we doing anything to correct this anomaly that sees our regular callers paying the full shot, somewhere between the minimum and the maximum? And there is a maximum. Why do we continue to let this practice go on?

**Capt Latter:** In the next tariff that will be published we are going to attempt to remove the minimums just for the reason you have outlined. But, again, if the 200-nile limit goes in and the ports of Halifax and St. John's lose the fishing fleets the revenue will not be there under any circumstances. There are less and less fishermen each year, as you are probably aware, because of the depletion of the fish stocks off our coasts and those that are coming are tending to be larger vessels now which do not fall under the minimum. I am referring to the mother-type ship that the Russians have.

**Mr. Forrestall:** Yes, that is true. What is our maximum level, say, in the Port of Halifax?

**Capt Latter:** \$1,000 is the maximum pilotage.

**Mr. Forrestall:** How big a ship would that apply to? Is there not a cubic measurement formula?

**Capt Latter:** That is right, it is the length by the breadth by the molded depth. *Imperial St. Lawrence* would be the maximum.

**Mr. Forrestall:** That would be your maximum charge.

**Capt Latter:** Yes, 125,000 tons that are above.

**Mr. Forrestall:** Is that the biggest ship we have ever had in the harbour?

**Capt Latter:** No, we had one in called *The Potts* that was a few tons larger but not much.

**Mr. Forrestall:** That is about the size of it then. So you are going to attempt to correct, in your next range of fees, this anomaly that does, in fact . . .

**Capt Latter:** That is right, but we anticipate and will get great opposition from the Port of St. John's because 90 per cent of their traffic is based on small trawlers.

**Mr. Forrestall:** Do you have a different formula for St. John's?

**Capt Latter:** We have. We have a sliding formula for St. John's, depending on the size of the ship.

**Mr. Forrestall:** Including fishing vessels?

**Capt Latter:** Including fishing vessels. There are different minimums in St. John's than in Halifax.

**Mr. Forrestall:** Yes, I am aware of that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Goodale is next.

[Interprétation]

**M. Forrestall:** J'aimerais savoir quelle est la situation. Vous voyez où je veux en venir. J'aimerais comprendre le principe des bénéfices aux usagers car je ne vois pas comment un habitant de Speedy Creek en Saskatchewan profite des services de pilotage à St. Jean, Terre-Neuve. Pourquoi donc faut-il que le coût soit épongé par de bons usagers, des gens sympathiques, des gens qui font prospérer notre commerce international? Essaie-t-on de corriger la situation pour que nos clients réguliers n'aient pas à payer le plein tarif, mais bien un montant entre le minimum et le maximum? Car il y a un maximum. Pourquoi cela se fait-il toujours?

**Capt Latter:** Dans notre nouveau tarif, nous essayons de supprimer les minimums pour cette raison précisément. Mais encore une fois, si la limite des 200 milles est reconstruite et si les ports de Halifax et de St. Jean perdent leurs flottes de pêcheurs, les revenus feront défaut. Chaque année, le nombre des pêcheurs diminue, vous le savez sans doute, parce que les ressources poissonnières au large de nos côtes diminuent; le minimum ne s'applique pas aux gros bateaux qui abordent maintenant. Je songe aux bateaux-usine des Russes.

**M. Forrestall:** Oui, c'est juste. Quel est le montant maximum exigé, par exemple dans le port de Halifax.

**Capt Latter:** Mille dollars.

**M. Forrestall:** A quelle taille de navire cela s'applique-t-il? N'avez-vous pas recours à une formule qui mesure la capacité?

**Capt Latter:** C'est juste, nous multiplions la longueur par la largeur par la profondeur de l'armature. Le maximum s'appliquerait à l'*Imperial St. Lawrence*.

**M. Forrestall:** Ce serait là votre maximum.

**Capt Latter:** Oui, 125,000 tonnes ou plus.

**M. Forrestall:** S'agit-il là du plus gros bateau à entrer dans le port?

**Capt Latter:** Non, nous avons eu un bateau qui s'appelait *The Potts* et le dépassait de quelques tonnes seulement.

**M. Forrestall:** C'est donc la taille du plus gros bateau alors. Ce que vous tenterez de corriger en adoptant une autre échelle de tarifs est cette anomalie qui fait que . . .

**Capt Latter:** C'est juste mais nous prévoyons que cela suscitera une forte opposition dans le port de St. Jean parce qu'il est utilisé par de petits chalutiers à 90 p. 100.

**M. Forrestall:** Ne pourriez-vous donc pas appliquer une formule différente à St. Jean?

**Capt Latter:** Nous l'avons fait. L'échelle est quelque peu modifiée dans le cas de St. Jean, suivant la taille du bateau.

**M. Forrestall:** Dans le cas des bateaux de pêche également?

**Capt Latter:** Oui. Les minimums utilisés à St. Jean ne sont pas ceux que nous utilisons à Halifax.

**M. Forrestall:** Je sais.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Goodale.



[Text]

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, there are two or three general areas I would like to explore. I hope our witness this evening will bear with a Prairie sailor who is a little unfamiliar with Atlantic Canada and with the technical matters with which the Pilotage Authority deals.

One of the areas touched on by Mr. Forrestall at the very beginning is something that I would like to hear a little bit further about, namely the advantages or possible disadvantages that our witness sees in the possibility of greater centralization with respect to pilotage authorities in Canada. I believe you mentioned briefly the matter of negotiations with employees as being something that might be improved on a national basis through a more centralized or at least partially centralized structure. I wonder what the differences might be in the relationships which you have with your employees on the Atlantic Coast and the comparable relationships on the Pacific.

• 2035

**Capt Latter:** All the employees on the Atlantic Coast, most of the pilots, are employees of the Authority. We have some 11 pilots under contract but they are not employees. On the West Coast, the only employees of the Authority are those on the Fraser River. On the rest of the coast it is the B.C. Corporation of Pilots and they contract their services to the Pacific Pilotage Authority unlike the Atlantic.

**Mr. Goodale:** So on the Atlantic side, most of the pilots are, in fact, employees and only 11 are on contract. How many employees would there be?

**Capt Latter:** Sixty-two.

**Mr. Goodale:** And in the case of B.C.—I know this is asking you for some information about another Authority—what would the relationship be between the contract pilots?

**Capt Latter:** They have in the vicinity of 95 contract pilots and 8 employee pilots.

**Mr. Goodale:** Only 8 on the Fraser.

**Capt Latter:** Yes. That is the last information I have.

**Mr. Goodale:** So the proportions are roughly inverted from West to East. What would be the reason for that? Is it just historical development or...

**Capt Latter:** No. The basic reason was that the West Coast pilots traditionally have had a good pension scheme and there was no pension scheme anywhere on the East Coast with the exception of Saint John, New Brunswick in 1972.

**Mr. Goodale:** I am sorry for interrupting, but a pension scheme devised by the B.C. Corporation of Pilots?

**Capt Latter:** That is right. They paid into it and had their own pension scheme. On the East Coast, the only pilots that had a viable pension scheme were those in Saint John, New Brunswick. Therefore, all the pilots elected, as was provided in the act, to become employees of the Authority in order to come under the Public Service Superannuation Act.

[Interpretation]

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais aborder deux ou trois sujets. J'espère que notre témoin ce soir sera indulgent à mon égard car je suis un marin des Prairies; je ne connais pas très bien la région Atlantique et encore moins les questions d'ordre technique dont s'occupe l'Administration de pilotage.

M. Forrestall a dit qu'une éventuelle centralisation des administrations de pilotage au Canada comporterait certains avantages et peut-être certains inconvénients. J'aimerais revenir un peu sur ce sujet. Vous avez parlé des négociations avec les employés, lesquelles pourraient peut-être profiter d'une centralisation totale ou partielle. Pourriez-vous également me dire s'il y a une différence entre vos relations avec vos employés sur la côte Atlantique et les relations entre votre homologue de la côte Pacifique et ses employés?

**Capt Latter:** Sur la côte Atlantique, la plupart des pilotes sont des employés de l'administration. Nous engageons des pilotes sous contrat mais ils ne sont pas employés de l'administration. Sur la côte Ouest, les seuls employés de l'administration sont ceux qui travaillent sur la rivière Fraser. Quant au reste, c'est l'Association des pilotes de Colombie-Britannique qui les regroupe et ils offrent leurs services à l'administration de pilotage du Pacifique; vous constatez donc que la situation est différente là-bas.

**M. Goodale:** Cela veut donc dire que sur la côte Atlantique la plupart des pilotes sont employés de l'administration et que seulement onze d'entre eux sont sous contrat. Combien d'employés avez-vous au total?

**Capt Latter:** Soixante-deux.

**M. Goodale:** Dans le cas de la Colombie-Britannique—et je sais qu'ici je vous pose une question au sujet d'une autre administration—quelle proportion représenteraient les pilotes sous contrat?

**Capt Latter:** Cette administration emploie 95 pilotes sous contrat alors que 8 sont employés.

**M. Goodale:** Vous voulez dire qu'il n'y en a que huit sur le Fraser.

**Capt Latter:** Oui. Que je sache.

**M. Goodale:** La proportion sur la côte Ouest est donc inverse. Comment expliquez-vous cela? S'agit-il simplement d'une tradition...

**Capt Latter:** Non. Traditionnellement, les pilotes sur la côte Ouest ont pu jouir d'un bon régime de pension. Sur la côte Est, ce n'est pas le cas sauf depuis 1972, à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

**M. Goodale:** Excusez-moi de vous interrompre ici mais s'agit-il d'un régime de pension conçu par l'Association des pilotes de Colombie-Britannique?

**Capt Latter:** Oui. L'Association a toujours contribué à son propre régime. Sur la côte Est, les seuls pilotes qui aient un régime de pension acceptable sont ceux de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Tous les pilotes ont donc choisi de devenir employés de l'administration, aux termes de la loi, pour que la Loi sur la pension du service public s'applique à eux.

[Texte]

**Mr. Goodale:** How does that compare with the arrangement that the B.C. Corporation of Pilots have?

**Capt Latter:** The B.C. Corporation of Pilots continue to have their own pension scheme.

**Mr. Goodale:** Are the two comparable, the Public Service scheme and that of the B.C. Corporation of Pilots?

**Capt Latter:** That I cannot say, sir. I do know the Public Service scheme is one of the best in Canada; whether the one on the B.C. Coast is better or equal, I am not prepared to say.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Latter:** That is basically the reason.

**Mr. Goodale:** Are you aware of any other fundamental difference between the one way of operating and the other that would make a difference to the pilots or to the Authority?

**Capt Latter:** Fundamentally, no. When you are negotiating with a union for a group of employees, it is sometimes simpler to negotiate with a corporation that is responsible for the employees of that corporation.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Latter:** If we had great numbers of pilots on the East Coast, it could be—as you probably know, we went through a strike this year just for this reason. The other Chairman, Captain Bailly, who is here, has contract pilots as well as employee pilots and perhaps he could give you his version of one versus the other.

**Mr. Goodale:** Yes. But your general view is that some national co-ordination of employee relations would be of some benefit.

**Capt Latter:** A national co-ordination and the expertise to negotiate. Looking at the over-all economy of the country would to me be beneficial to my Authority, anyway.

**Mr. Goodale:** Yes. Are the rates of pay roughly comparable?

**Capt Latter:** No, they are not. They vary up to \$25,000 from one coast to the other.

**Mr. Goodale:** That is not the differential.

**Capt Latter:** Not the differential, no. A B.C. Coast pilot roughly is in the \$40,000 range; an A-class pilot, an East Coast pilot is in the \$30,000 range; they work down from there depending on the grade they have.

**Mr. Goodale:** Yes. Could you give us any other of your thoughts as to the difference that form of centralization would have upon your operation, some of the other advantages or disadvantages there might be as you see them?

**Capt Latter:** Well, advantages; if printing services, translation services, legal services could be provided.

[Interprétation]

**M. Goodale:** Comment leur situation se compare-t-elle à celle des pilotes de l'Association des pilotes de la Colombie-Britannique?

**Capt Latter:** L'Association des pilotes de Colombie-Britannique continue d'avoir son propre régime de pension.

**M. Goodale:** Les deux régimes sont-ils comparables?

**Capt Latter:** Je ne saurais vous dire, monsieur. Je sais que le régime de la Fonction publique est l'un des meilleurs au Canada mais je ne saurais vous dire si celui de la côte Pacifique est meilleur ou équivalent.

**M. Goodale:** Je vois.

**Capt Latter:** Je sais que la question des pensions est importante.

**M. Goodale:** Savez-vous s'il existe des différences essentielles entre les deux modes de fonctionnement, du point de vue des pilotes ou du point de vue de l'administration?

**Capt Latter:** Fondamentalement non. Au moment des négociations, avec un syndicat qui représente d'employés, la tâche est parfois simplifiée s'il s'agit d'une association d'employés.

**M. Goodale:** Je vois.

**Capt Latter:** Si les pilotes étaient très nombreux sur la côte Est, il se pourrait que... Vous savez probablement que nous avons eu une grève cette année pour cette raison précisément. L'autre président, le capitaine Bailly, qui est ici, fait appel à des pilotes sous contrat de même qu'à des pilotes employés de l'administration et il pourra peut-être vous donner sa version de la situation.

**M. Goodale:** Mais vous êtes d'avis qu'une coordination à l'échelle nationale servirait les relations avec les employés.

**Capt Latter:** Il faudrait qu'à cela s'ajoute une expérience des négociations. Étant donné la conjoncture économique actuelle, je dirais que cela serait utile à mon administration.

**M. Goodale:** Je vois. Les échelles de salaires se comparent-elles?

**Capt Latter:** Non. Il y a un écart qui peut s'élever jusqu'à \$25,000 entre les deux côtes.

**M. Goodale:** Mais cela ne constitue pas une différence.

**Capt Latter:** Non. Un pilote de la Colombie-Britannique est payé environ \$40,000, un pilote chevronné j'entends. D'autre part, un pilote de la côte Est, du même calibre, sera payé environ \$30,000. Les salaires s'échelonnent ensuite suivant la qualification.

**M. Goodale:** Je vois. Pourriez-vous nous donner plus de détails au sujet des changements que la centralisation à laquelle vous songez entraînerait? Quels seraient les avantages ou les inconvénients, à votre avis?

**Capt Latter:** Commençons par les avantages: nous pourrions ainsi obtenir des services d'imprimerie, de traduction, de même que des services juridiques.



[Text]

**Mr. Goodale:** Yes. Is that duplicated now?

**Capt Latter:** That is duplicated in each Authority. A general financial guidance through Treasury Board for each Authority; these are advantages I see.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Latter:** Again, I stress, providing the day-to-day, the instant decisions that have to be made are not taken away from the field, the general policy laid out by this national board.

**Mr. Goodale:** Right. That would be a crucial factor. I gather you see that being satisfied by local autonomy being retained for those decisions as well as some representation from each Authority on some centralized agency.

• 2040

**Capt Latter:** Yes. The Minister has asked our views on this, and this is the view that our Board gave him.

**The Chairman:** Mr. Condon.

**Mr. Condon:** Mr. Chairman, I am in the same position, being land-locked in Ontario.

I would like to follow through on the differential between the \$45,000 you mentioned on the West Coast and the \$30,000 on the East Coast. How did this start? Where was the differential originally?

**Capt Latter:** The West Coast has traditionally been paid higher than the East Coast in all fields of marine. When negotiations commenced on the West Coast they resulted in a higher pay package for the pilots which ricocheted right across the country, down through the St. Lawrence and finally to the East Coast.

There are two basic unions among the pilots. One covers the West Coast and the East Coast from Quebec down through the Atlantic Region. There is another union that looks after things from Quebec City up into the Great Lakes. So if I am doing equal work on the East Coast, I would hope to get pay equal to that of my counterpart on the West Coast, and this is basically what happened. The snowball started rolling, and it is pretty hard to stop.

**Mr. Condon:** If I interpret you correctly, you made a statement that you should have one union to deal all across the country.

**Capt Latter:** The unions are there. One negotiating team to deal all across the country, experts in negotiating contracts—they would have the over-all view. Possibly all groups should be negotiated at the same time, much like Treasury Board do for the Public Service.

**Mr. Condon:** What is the difference in the work habits of the West Coast and the East Coast to compare with the differential in the salaries?

**Capt Latter:** The East Coast is basically a port pilotage operation. The total of the West Coast is compulsory pilotage. You could leave Victoria and go to Prince Rupert on an assignment, where on the East Coast you take the ship in or out of Halifax and then another pilot would join her in St John's Newfoundland, for instance.

[Interpretation]

**Mr. Goodale:** Ces services sont donc fournis en double en ce moment?

**Capt Latter:** Chaque administration a ses propres services. On pourrait également obtenir, par le biais du Conseil du Trésor, des directives financières générales pour chaque administration.

**Mr. Goodale:** Je vois.

**Capt Latter:** Je voudrais souligner qu'il est important que le pouvoir de prendre des décisions, quotidiennement, immédiatement demeure sur place, alors que les lignes directrices générales seraient établies par cet organisme national.

**Mr. Goodale:** Très bien. Quel serait le principal facteur? Je crois comprendre qu'il serait satisfaisant à votre avis qu'on maintienne un certain degré d'autonomie régionale dans le cas de ces décisions et que chaque administration soit représentée auprès d'un organisme décentralisé.

**Capt Latter:** Oui. Le ministère nous a demandé notre point de vue sur la question et nous le lui avons communiqué.

**Le président:** Monsieur Condon.

**M. Condon:** Monsieur le président, ma situation est semblable à celle de M. Goodale puisque j'habite l'intérieur de l'Ontario.

J'aimerais revenir sur les différences de traitements entre la côte ouest et la côte est, qui passent de \$30,000 sur la côte est à \$45,000 sur la côte ouest. Comment cela se fait-il? Comment cela a-t-il commencé?

**Capt Latter:** Traditionnellement, les salaires ont toujours été meilleurs sur la côte ouest que sur la côte est dans tout le secteur de la marine. Au départ, au début des négociations, les pilotes de la côte ouest se sont vu offrir des salaires plus élevés et cela a incité des négociations tout le long du Saint-Laurent et enfin sur la côte est.

Il y a deux syndicats de pilotes. L'un pour la côte ouest et la côte est de Québec jusqu'à la région atlantique. Il y en a un autre qui s'occupe des pilotes de Québec en remontant vers les grands lacs. Si donc les pilotes de la côte est font un travail égal, ils devraient toucher un salaire égal à celui des pilotes de la côte ouest et c'est en fait ce qui existe. Une fois lancée la balle continue de rouler.

**M. Condon:** Si j'ai bien compris, vous voudriez qu'il n'y ait qu'un syndicat pour tous les pilotes du pays.

**Capt Latter:** Les syndicats existent. Nous voudrions qu'il y ait une équipe de négociations pour tout le pays, et qu'elle soit formée d'experts sur les conventions collectives. Cette équipe connaîtrait l'ensemble de la situation et tous les groupes représentés pourraient négocier en même temps un peu comme le fait le Conseil du Trésor pour la Fonction publique.

**M. Condon:** En quoi le travail sur la côte ouest est-il différent du travail sur la côte est et comment se justifie la différence dans les salaires?

**Capt Latter:** Sur la côte est il s'agit en substance de pilotage portuaire. Sur la côte ouest, il s'agit de pilotage obligatoire. Cela veut dire que l'on peut devoir quitter Victoria pour aller jusqu'à Prince Rupert alors que sur la côte est il suffit de faire entrer un bateau dans le port d'Halifax ou de l'en faire sortir, alors qu'un autre pilote se charge de l'amener à St. Jean, Terre-Neuve.

[Texte]

**Mr. Condon:** So it is a broader knowledge then of the coastline and the problems of the coastline.

**Capt Latter:** That is right. The total coast on the West Coast is compulsory. This is not so on the East Coast.

**Mr. Condon:** I would like to ask an opinion now. Do you feel that a differential is justified because of the knowledge of the East Coast compared to the West Coast?

**Capt Latter:** No, I do not, sir.

**Mr. Condon:** Would you like to . . .

**Capt Latter:** The East Coast pilots are traditionally higher qualified men than the West Coast pilots. I do not mean that the West Coast pilots are not excellent pilots. What I mean is that to become a pilot on the East Coast you must have a minimum of a Master's Home Trade Certificate and on the West Coast it is a minimum of a Master's Tugboat Certificate. I do not feel the differential is fair, but that is regional disparity, I guess, if you wish to put it that way.

**Mr. Condon:** Which we have fallen into in this country for many years, I am afraid.

There is one other question I would like to follow up here. Let us get into the knowledge and the background of somebody who qualifies for \$45,000 or \$35,000. Could you just fill me in, being from Ontario, to let me know what qualifies or what tenure would be required?

**Capt Latter:** He would be a man who has served as a Master of a ship for a minimum of three years, probably earning \$25,000 to \$30,000 from the shipping company he is working for. He writes our pilot's examination and is placed on an eligible list, and as we need a pilot he is called and brought into the service. The advantages to him are that he is home more with his wife and family. In the major ports on the East Coast we work one week on and one week off, with four weeks leave, so he is not away from home as he would be as Master of a ship.

**Mr. Condon:** This is my final question, Mr. Chairman. Just to get a perspective of pilots, how would these compare with pilots going through the Welland Canal?

**Capt Latter:** That is a different kind of operation. The Welland Canal is a continual pilotage job. You are meeting a lot of traffic. You are in confined waters. On the East Coast in fair weather there is no problem coming in and out of the port. It is the docking of the large ships and the un-docking of them that is a safety precaution on the East Coast. And, of course, there are the winter conditions on the north east coast of Newfoundland in piloting ships through ice. It is a different operation completely to the Welland Canal.

**Mr. Condon:** It is the difference between ocean and lake, I guess.

[Interprétation]

**M. Condon:** Il faut donc mieux connaître la côte et les problèmes de la côte.

**Capt Latter:** C'est juste. Sur la côte ouest, il faut connaître toute la côte obligatoirement. Ce n'est pas le cas sur la côte est.

**M. Condon:** J'aimerais que vous me donniez votre opinion maintenant. Croyez-vous que cette différence de salaire est justifiée à la lumière de ce que vous connaissez de la côte est par rapport à la côte ouest?

**Capt Latter:** Non, je le ne crois pas, monsieur.

**M. Condon:** Aimeriez-vous que . . .

**Capt Latter:** Traditionnellement, les pilotes de la côte est sont mieux qualifiés que leurs homologues de la côte ouest. Je ne veux pas dire par là que les pilotes de la côte ouest sont mauvais. Je veux dire tout simplement que pour devenir pilote sur la côte est, il faut au minimum un diplôme de capitaine de grand cabotage, alors que sur la côte ouest il faut au minimum un diplôme de capitaine de remorqueur. Je ne crois pas que la différence soit justifiée mais je suppose que cela est dû aux disparités régionales si l'on peut dire.

**M. Condon:** J'admets que cela ne soit pas nouveau ici.

J'aimerais poursuivre et aborder un autre sujet. J'aimerais revenir sur la qualification et la formation d'un pilote qui reçoit \$45,000 ou \$35,000. Je suis ontarien et je ne m'y connais pas tellement. Voilà pourquoi j'aimerais que vous me disiez quelles qualifications et quelle expérience sont nécessaires pour obtenir ce salaire?

**Capt Latter:** Il faut qu'un pilote ait servi en tant que capitaine pendant au moins trois ans, avec un salaire de \$25,000 à \$30,000 versé par sa compagnie. Il doit subir notre examen à l'intention des pilotes et son nom est placé sur une liste avec ceux qui sont admissibles. Si nous avons besoin d'un pilote, nous faisons appel à lui. Un des avantages que cela présente pour lui, est qu'il est plus souvent chez lui avec sa femme et ses enfants. Sur la côte est, nous travaillons pendant une semaine et il y a un battement d'une semaine à laquelle s'ajoutent quatre semaines de congés. Un pilote n'est donc pas éloigné de chez lui aussi longtemps que l'est un capitaine.

**M. Condon:** Une dernière question, monsieur le président. Comment la situation de ces pilotes se compare-t-elle à la situation des pilotes qui naviguent sur le canal Welland?

**Capt Latter:** Ce n'est pas le même genre de travail. Les pilotes qui naviguent sur le canal Welland le font en permanence. Il y a beaucoup de circulation et les eaux sont circonscrites. Sur la côte est, par beau temps, l'entrée et la sortie du port ne posent pas de problème. Là où la sécurité intervient, sur la côte est, c'est lorsqu'un gros bateau entre ou sort du bassin. Il y a évidemment les conditions du temps en hiver sur la côte nord-est de Terre-Neuve, alors qu'il faut naviguer parmi les glaces. Le travail est très différent du travail sur le canal Welland.

**M. Condon:** Je suppose qu'il existe une différence entre un océan et un lac.



[Text]

**Capt Latter:** That is right.

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, there are several authorities in Canada. Which ones would be self-sustaining, revenue-wise?

• 2045

**Capt Latter:** The Laurentian Authority will be self-sustaining this year. Next in line would be the Pacific, which I believe have only \$100,000 in their estimates for this year. The Great Lakes would follow next and the Atlantic would be last.

**Mr. McCain:** The Laurentian has a small budget this year, I see.

**Capt Latter:** I thought they did not have anything, sir. That is a question you may wish to pose to the Chairman of the Laurentian Authority, but I do not believe they have any estimates this year.

**Mr. McCain:** Thank you.

I know this question has been asked before but I would like to hear you expand on it just a little. On what grounds do you say that you should not be under the AIB for the new hearings, for which the decision has not been handed down, as I understand it, in connection with the Atlantic Pilotage?

**Capt Latter:** I do not think I said we should *not* be under it. However, if we are under it it is most difficult to follow an act of Parliament that says Thou shalt be self-supporting with fair and reasonable tariffs, and have another body of government blocking you from doing this. If the decision is that we are under AIB then it is obvious that Treasury Board will have to pick up the tab until such time as we are not under the AIB. To my knowledge, this decision has not been rendered as yet.

**Mr. McCain:** Not only has that decision not been rendered, they have not rendered a decision as to whether or not they will grant.

**Capt Latter:** That is the Canadian Transport Commission.

**Mr. McCain:** Yes.

**Capt Latter:** No, we have not their decision yet either. Until we get that, the AIB cannot look at it.

**Mr. McCain:** When do you anticipate that decision?

**Capt Latter:** By May 14.

**Mr. McCain:** The proposal has been that you would increase the rates in Halifax by one-third and the rates in Saint John by 35 per cent.

**Capt Latter:** That is right.

**Mr. McCain:** That is quite an extensive increase by any standard. I believe your rate now becomes \$1 per ton for Halifax and \$1.35 per ton for Saint John. Is that correct?

[Interpretation]

**Capt Latter:** Très juste.

**Le président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, il y a diverses administrations au Canada. Laquelle d'entre elles est rentable, du point de vue des revenus?

**Capt Latter:** L'administration du Saint-Laurent sera en mesure de s'autofinancer, cette année. Ensuite, ce sera le tour de l'administration du Pacifique, qui n'a prévu que \$100,000 dans son budget de cette année. Ce sera après cela le tour de l'administration des Grands lacs puis de celle de l'Atlantique.

**M. McCain:** Je constate que l'administration du Saint-Laurent a un petit budget, cette année.

**Capt Latter:** Je pensais même que rien n'était prévu pour elle. Si vous le souhaitez, vous pouvez demander des précisions à son président.

**M. McCain:** Merci.

J'aimerais maintenant obtenir quelques détails au sujet d'une question qui a déjà été posée. Pour quelles raisons avez-vous affirmé que la décision qui sera prise, en matière de tarif, après les nouvelles audiences, ne devrait pas être soumises au contrôle de la Commission anti-inflation?

**Capt Latter:** Je n'ai pas dit qu'elle ne devrait pas lui être soumise. Cependant, si elle l'était, il nous serait très difficile de respecter la loi qui nous demande de devenir des organismes autonomes, sur le plan financier, grâce à des tarifs justes et raisonnables. Quoi qu'il en soit, si nous sommes soumis au contrôle de la Commission anti-inflation, il est évident que le Conseil du Trésor devra payer la partie de la facture qui ne pourra être couverte par les augmentations de tarif. Ceci dit, aucune décision n'a encore été rendue à cet égard, à ma connaissance.

**M. McCain:** Non seulement cela mais on ne sait pas encore si l'augmentation sera acceptée ou non.

**Capt Latter:** Ceci relève de la Commission canadienne des transports?

**M. McCain:** Oui.

**Capt Latter:** Donc, tant que la CCT n'aura pas rendu sa décision, la Commission anti-inflation ne pourra pas entrer en jeu.

**M. McCain:** Pour quand prévoyez-vous cette décision?

**Capt Latter:** D'ici le 14 mai.

**M. McCain:** Selon vos propositions, les tarifs de Halifax augmenteraient d'un tiers et ceux de Saint-Jean de 35 p. 100.

**Capt Latter:** C'est cela.

**M. McCain:** Ce qui constitue des augmentations très importantes. En effet, votre tarif sera maintenant de \$1 la tonne pour Halifax et de \$1.35 pour Saint-Jean, n'est-ce pas?

[Texte]

**Capt Latter:** That is right, sir. That is what we have asked for, yes.

**Mr. McCain:** I am going to ask a question from pure ignorance. Is that on the tonnage the ship will carry or the total weight of the ship?

**Capt Latter:** It is based on the size of the ship, sir; her length and her breadth and her molded depth multiplied together and divided by 10,000, which gives you the number of units and the charges per unit.

**Mr. McCain:** What would it cost a 10,000-ton ship to come into Saint John?

**Capt Latter:** It would cost \$200 in rough figures.

**Mr. McCain:** And in Halifax it would be \$150.

**Capt Latter:** Saint John is an expensive port to operate in that it is a tidal port. If Saint John were not a tidal port it could be operated with four or five pilots. We have to have nine pilots there because everybody has to move two hours after or two hours before the high water. This increases the costs of the operation of the port.

**Mr. McCain:** You have a four-hour period in high tide when you work.

**Capt Latter:** That is right. If it were not for this tide, we could operate the port with five pilots. Instead, we have nine.

**Mr. McCain:** This applies to all ships; to every ship that comes in. They only come in on high tide. Is that right?

**Capt Latter:** There are some berths in Saint John that can dock at any state of the tide, but the major earning berths are tidal berths.

**Mr. McCain:** What about the oil berths?

**Capt Latter:** Courtney Bay. Again, you must have high water to go in there and it is daylight navigation only. So there again your costs are restrictive.

**Mr. McCain:** The oil terminal is only daylight?

**Capt Latter:** Only daylight for ships over 40,000 tons. We will not take them in at night if they are over that. The navigation aids are not there, the channel is not dredged, and it is just not a safe operation.

**Mr. McCain:** They are bringing in much larger ships than that, are they not?

**Capt Latter:** Not into Courtney Bay; at Mispéc buoy, which is the VLCC buoy. But that is well out in the bay, and there is no problem with tides.

**Mr. McCain:** Do you charge pilotage fees on that?

**Capt Latter:** Oh yes.

**Mr. McCain:** But you are not restricted to tides on that one.

[Interprétation]

**Capt Latter:** Oui, c'est ce que nous avons demandé.

**M. McCain:** J'aimerais maintenant vous poser une question à titre d'information. Le tarif est-il basé sur la quantité de marchandises transportées par le navire ou sur le poids total de ce dernier?

**Capt Latter:** En fait, nous tenons compte de la taille du navire, c'est-à-dire de sa longueur, de sa largeur et de sa profondeur; ces trois données sont multipliées entre elles puis divisées par 10,000, pour obtenir le nombre d'unités et la charge par unité.

**M. McCain:** Qu'en coûterait-il donc à un navire de 10,000 tonnes pour entrer à Saint-Jean?

**Capt Latter:** En gros, \$200.

**M. McCain:** Et ce serait de \$150 à Halifax?

**Capt Latter:** Le port de Saint-Jean coûte très cher à gérer car il est soumis aux marées. Si tel n'était pas le cas, nous pourrions fonctionner avec quatre ou cinq pilotes seulement. Cependant, comme tous les bateaux doivent entrer ou sortir deux heures avant ou après la marée haute, nous devons utiliser neuf pilotes, ce qui augmente les frais de fonctionnement.

**M. McCain:** Vous voulez dire que vous ne pouvez travailler que pendant une période de quatre heures par jour?

**Capt Latter:** Exactement. Si ce n'était pas le cas, nous pourrions n'utiliser que cinq pilotes au lieu de neuf.

**M. McCain:** Et ceci s'applique à tous les navires? Ils ne peuvent entrer qu'à marée haute?

**Capt Latter:** Certains navires peuvent s'amarrer à Saint-Jean à n'importe quel moment de la journée mais les plus gros ne peuvent le faire qu'en fonction de la marée haute.

**M. McCain:** Qu'en est-il des pétroliers?

**Capt Latter:** Ils s'amarrent à *Courtney Bay*, qui n'est accessible qu'à marée haute et en pleine journée. Ici encore, de ce fait, les coûts sont plus élevés.

**M. McCain:** Le quai des pétroliers ne peut être utilisé qu'en plein jour?

**Capt Latter:** Pour les navires de plus de 40,000 tonnes. S'ils dépassent ce chiffre, nous ne pouvons les faire entrer la nuit. En effet, le chenal n'est pas dragué et nous ne disposons pas de systèmes de navigation permettant d'assurer toute la sécurité nécessaire.

**M. McCain:** Mais je crois savoir que des navires beaucoup plus importants y accostent?

**Capt Latter:** Pas à *Courtney Bay* mais à *Mispéc buoy*, qui est la bouée VLCC. Celle-ci ne pose aucun problème, puisqu'elle est au large, dans la baie.

**M. McCain:** Y a-t-il également des frais de pilotage pour cette bouée?

**Capt Latter:** Oui.

**M. McCain:** Mais il n'y a pas de restriction du fait des marées?



[Text]

**Capt Latter:** No, sir.

• 2050

**Mr. McCain:** You cannot bring them in at any time.

**Capt Latter:** That is outside the harbour completely.

**Mr. McCain:** So you have a size of ship and a location in the port where you must operate at high tide only, or within a four-hour period at high tide only?

**Capt Latter:** That is right. About 80 per cent of the port is a tidal port, the tide has no effect for the balance. Of course, it depends on the size of the ship as well, shallow-draft ships.

**Mr. McCain:** It seems a little discriminatory to me that you want that much more of a fee to come into the Saint John port.

**Capt Latter:** It is very difficult in a region not to be accused of being discriminatory but we have to try to recoup our actual costs. Our actual costs in St. John's per assignment are more than actual costs in Halifax.

**Mr. McCain:** Of course, this is a bone of contention as far as I am concerned and it always has been. I think this country developed and stayed together because of a national transportation policy designed and intended to create an economic unit of this country, difficult though it is, that was its intention. Certain aspects of that program have been shelved and have rendered undue hardship to certain aspects of the country and it seems to me that this is one of them. I do not believe the initial structures of ports as built by the Government of Canada, and by others as well, was necessarily based on the intention that it was going to pay a profit. I think the National Harbours Board picture sort of shows that; they have had losses in quite a number of instances over quite a number of years over a lot of Canada. I do not think it really is necessary. I think the Port of St. John is a necessity to Canada. I think it should be treated as part of that national transportation program. I do not think discrimination should apply.

**Capt Latter:** I may or may not agree with you but unfortunately an act of Parliament says I have to move the way we are moving.

**Mr. McCain:** It took in rail but the CNR is not compensatory. How can they make a loss and you be insisting on a profit?

**Capt Latter:** It is a good question, sir, but I cannot answer it.

**Mr. McCain:** Air Canada is not making a profit, what is going to happen to them? They are supposed to be compensatory. It seems to me that this is leaning quite hard on these areas which need the ports—the nation needs the ports. I would like to see the discrimination end and that we put on an identical basis of charge.

**Capt Latter:** For every dollar spent in a port, that is for tugs, stevedoring and side wharfage, the pilotage costs at present represent about .5 of a cent of that dollar. So pilotage is really not going to make or break a port as far as costs go.

[Interpretation]

**Capt Latter:** Non.

**M. McCain:** Vous pouvez y amarrer les bateaux à n'importe quel moment?

**Capt Latter:** Oui, puisque cette bouée est située hors du port.

**M. McCain:** Cependant, à l'intérieur du port, vous ne pouvez accepter que des navires ne dépassant pas un certain tonnage et pendant quatre heures seulement?

**Capt Latter:** C'est cela. Environ 80 p. 100 du port sont soumis à la marée, le reste n'étant pas influencé. Évidemment, tout dépend également de la taille du navire concerné.

**M. McCain:** Je me demande toutefois si la différence de tarif, pour le port de Saint-Jean, n'est pas un peu excessive.

**Capt Latter:** Évidemment, on risque toujours d'être accusé de pratique discriminatoire mais il faut bien considérer que nous devons recouvrer nos frais réels. Pour Saint-Jean, ceux-ci sont plus élevés que pour Halifax.

**M. McCain:** Évidemment, c'est là un sujet de discorde depuis longtemps. Je pense que notre pays a réussi à se développer, sous sa forme fédérale, grâce à une politique des transports nationale, destinée à renforcer l'unité économique des diverses régions. Évidemment, certains aspects de cette politique ont depuis lors été abandonnés et d'autres ont suscité des difficultés injustifiées pour certaines régions, ce qui me semble être le cas présentement. En effet, je ne pense pas que les ports construits par le gouvernement du Canada, ou par les autres gouvernements, l'aient été dans le but de leur assurer des profits. Ainsi, si l'on examine le Conseil des ports nationaux, on constate qu'un grand nombre de ports font face à des pertes financières, depuis de nombreuses années. Or, ces ports ne sont pas réellement nécessaires. Par contre, celui de Saint-Jean me paraît indispensable pour l'ensemble du pays. Il devrait donc être incorporé à un programme national de transport, sans discrimination aucune.

**Capt Latter:** Quelle que soit mon opinion à cet égard, la loi m'oblige à avancer dans une certaine direction.

**M. McCain:** Pour la politique nationale des chemins de fer, on constate que le CN n'est pas autonome. Comment peut-on accepter que le CN fasse des pertes et exiger de vous que vous fassiez des profits?

**Capt Latter:** C'est une excellente question mais je ne peux malheureusement pas y répondre.

**M. McCain:** De même, que va-t-il arriver à Air Canada, qui ne fait pas de bénéfices mais est censée être autonome? Il me semble que cette politique est beaucoup trop sévère pour les régions qui dépendent de ces ports, alors qu'ils rendent un service à l'ensemble de la nation. J'aimerais que cessent ces discriminations pour arriver à une tarification uniforme.

**Capt Latter:** Les frais de pilotage ne représentent que 0,5 c. de chaque dollar consacré au remorquage, à l'arrimage, etc. Ce n'est donc pas le pilotage qui est responsable des pertes ou bénéfices des ports.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Was that 5 per cent?

**Capt Latter:** No, .5 per cent, providing that we can compete with the American seaboard. So far, our rates are far below theirs.

**Mr. McCain:** For pilotage?

**Capt Latter:** For pilotage.

**Mr. Forrestall:** How far below?

**Capt Latter:** About 35 per cent lower right now.

**Mr. McCain:** Even with this new application?

**Capt Latter:** Even with this new application. They are going for higher rates at present in New York, Boston and Norfolk which are our competitive ports for the Atlantic region.

**Mr. McCain:** What are they looking at, \$2 a ton?

**Capt Latter:** They are looking at \$3 and \$3.50, not a ton but a unit.

**Mr. McCain:** A unit, for pilotage?

**Capt Latter:** Yes. Pilots there earn around \$65,000 a year.

**Mr. McCain:** That will be all for this round, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Do you have any more questions, Mr. Forrestall? We do not have any more questioners before we bring on the Laurentian Pilotage Authority.

**Mr. Forrestall:** Could I, it is only 8.50 p.m.

**The Chairman:** Yes, we have ample time if you have any more questions. Go ahead.

**Mr. Forrestall:** In the last round of negotiations, how did members within the Atlantic Pilotage Authority stand with wage parity?

**Capt Latter:** There is wage parity in the major ports: Saint John, New Brunswick, Halifax, on the Cape Breton and St. John's, Newfoundland which includes Holyrood and Clarenville. This is wage parity as well as working parity conditions, week on, week off.

**Mr. Forrestall:** What are the other ports then? That leaves us . . .

• 2055

**Capt Latter:** They are what we call a minor port, such as Botwood or Corner Brook. They are two weeks on and one week off, and their salaries are about half of what the other salaries are. Then, we drop down to the Pugwashes, the Pictons and the Miramichi and the salary is down again and they are on demand.

**Mr. Forrestall:** They are on a user—?

[Interprétation]

**M. Forrestall:** Avez-vous dit 5 p. 100?

**Capt Latter:** Non, 0,5 p. 100, à condition que nous puissions concurrencer le littoral américain. Pour l'instant, nos tarifs sont bien inférieurs à ceux des ports du littoral américain.

**M. McCain:** Pour le pilotage?

**Capt Latter:** Oui.

**M. Forrestall:** Quelle est la différence?

**Capt Latter:** Environ 35 p. 100.

**M. McCain:** Malgré cette nouvelle demande?

**Capt Latter:** Oui. En effet, les ports de New York, Boston et Norfolk, qui sont nos concurrents pour le littoral atlantique, augmentent également leurs tarifs.

**M. McCain:** Où en sont-ils? A \$2 la tonne?

**Capt Latter:** Ils en sont à entre \$3 et \$3.50 l'unité.

**M. McCain:** L'unité?

**Capt Latter:** Oui. Dans ces ports, les pilotes gagnent environ \$65,000 par an.

**M. McCain:** Ce sera tout pour ce tour, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, monsieur Forrestall? Je n'ai plus d'autres noms sur ma liste avant de passer à l'administration du pilotage de la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Forrestall:** Puisqu'il n'est que 20 h 50, puis-je poser une autre question?

**Le président:** Je vous en prie.

**M. Forrestall:** Après la dernière série de négociations salariales, les membres de l'administration du pilotage de l'Atlantique ont-ils obtenu la parité avec ceux des autres administrations?

**Capt Latter:** La parité salariale est respectée dans les principaux ports, c'est-à-dire à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, à Halifax, au Cap-Breton, et à St-Jean, Terre-Neuve, ainsi qu'à Holyrood et Clarenville. La parité s'étend en outre aux conditions de travail.

**M. Forrestall:** Quels sont les autres ports? Il ne reste que . . .

**Capt Latter:** Il ne reste que ce que nous appelons les ports mineurs, c'est-à-dire Botwood ou Corner Brook. Pour ces ports, les pilotes travaillent en général deux semaines pour une semaine de congé et leurs salaires sont environ la moitié des autres. Nous arrivons ensuite à Miramichi, Pugwashes et Pictou, où les salaires sont encore plus faibles et où les pilotes travaillent à la demande.

**M. Forrestall:** Ils sont donc utilisés . . .



[Text]

**Capt Latter:** Yes.**Mr. Forrestall:** ... from time to time?**Capt Latter:** They get their four weeks' annual leave, but they do a job and, when the next one shows up, they do that.**Mr. Forrestall:** That is all.**The Chairman:** Excuse me, Mr. McCain. I have Mr. Douglas, first, if you do not mind.**Mr. McCain:** Okay. I thought you said you did not have any more questioners.**The Chairman:** He just put his name on.**Mr. Douglas.****Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman. The interest was, certainly, at peak rate, immediately when I came in, and we were talking about \$30 million for electronics. It is still peaked even if we got down to \$30,000 for electronics. This electronic equipment, that has been installed on the boat: will it give that boat a search and rescue capability as well?**Capt Latter:** Yes, sir.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** To what extent?**Capt Latter:** To the fullest extent that the size of the boat, which is 65 feet and cruises at 20 knots, can handle.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It seemed to have been a problem, recently, that perhaps we, needed some search and rescue capability, in our Atlantic ports, and it was not there at that time. How far will this range now?**Capt Latter:** The steaming-range of the boat?**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Yes.**Capt Latter:** She is good for about 250 miles on one fuelling. That is at full speed, sir.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Will this give it the capability, then, to communicate, not only with the shore but also, perhaps, with the Armed Forces search and rescue people?**Capt Latter:** Yes, she has that capability.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** She has that capability? Well, then, perhaps \$30,000 is not too badly spent because I think we need, certainly, every type of search and rescue equipment, available to our people on both coasts.**Mr. Forrestall:** Have you ever been called out?**Capt Latter:** Yes, we have done search and rescue, even with our old boats, in the Halifax area. And, in the St. John's, Newfoundland, area, quite frequently we are called for search and rescue.**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** How often would this apply?

[Interpretation]

**Capt Latter:** Oui.**M. Forrestall:** ... de temps à autre?**Capt Latter:** Ils ont leurs quatre semaines de congé annuel mais travaillent uniquement lorsqu'existe une demande.**M. Forrestall:** C'est tout.**Le président:** Veuillez m'excuser, monsieur McCain, j'ai d'abord le nom de M. Douglas.**M. McCain:** Très bien. Je pensais que vous n'aviez plus personne sur votre liste.**Le président:** Il vient juste de me faire signe.**Monsieur Douglas.****M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président. Il me semble que tout le monde était très agité, lorsque je suis entré. On parlait de 30 millions de dollars pour du matériel électronique. Il s'est avéré par la suite qu'il ne s'agissait en fait que de \$30,000. J'aimerais quand même vous demander si ce matériel, installé sur le bateau, lui permettra d'effectuer des missions de recherche et de sauvetage?**Capt Latter:** Oui.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Dans quelle mesure?**Capt Latter:** Dans toute la mesure permise par la taille du bateau, qui est de 65 pieds de long et dont la vitesse est de 20 nœuds.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Il me semble que l'on a souvent réclamé, pour les ports de l'Atlantique, une amélioration des moyens de recherche et de sauvetage. Quelle seront maintenant les possibilités de missions de sauvetage?**Capt Latter:** Vous voulez connaître le rayon d'action du bateau?**M. Douglas (Bruce-Grey):** Oui.**Capt Latter:** Il dispose d'une autonomie de 250 milles, à vitesse maximum.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Cet équipement lui donnera-t-il la possibilité de communiquer non seulement avec la côte mais également avec les unités de sauvetage des forces armées?**Capt Latter:** Oui.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Dans ce cas, les \$30,000 n'auront pas été trop mal dépensés car je pense qu'il est indispensable d'offrir des moyens de sauvetage efficaces aux citoyens des deux côtes.**M. Forrestall:** A-t-on déjà fait appel à vos services?**Capt Latter:** Oui, même avec nos vieux bateaux, dans la région d'Halifax. On fait très souvent appel à nous à St-Jean, Terre-Neuve.**M. Douglas (Bruce-Grey):** Pourriez-vous donner des précisions?

[Texte]

**Capt Latter:** In the summertime, it would be four or five times a month. In the wintertime it is for the odd fisherman that gets astray.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Who has the authority to put that boat into action in a search and rescue capability?

**Capt Latter:** The search and rescue coordinator, under the Department of National Defence, is responsible for this.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** We were talking, briefly, about the difference of salary schedule between the East and West, and the Great Lakes, and you covered that well. What are the differences, if any, in working conditions?

**Capt Latter:** There is not very much. The West Coast people work about the same number of hours that the East Coast people work although their assignments, as I explained, are longer. They may be gone two days, from home, on an assignment, where our people would be home for sleep in between. But the working conditions are almost identical.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Generally, they work as you do, a week on, a week off and four-weeks break in the summer?

**Capt Latter:** It breaks out to that in the final analysis. They actually work six weeks on and five weeks off and, then, in the summer they have different arrangements. But, over the total period of the year, the number of days worked is about what we work.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Perhaps I am asking an opinion. The differential, there, seems to be about \$10,000 in one category, at least \$45,000 down to \$30,000, roughly. What would be in your opinion, a closer proximity to what the pilots feel is right, to what you feel is right and to what the government should be looking upon?

**Capt Latter:** I do not wish to mislead you about this differential, but you must remember the West Coast pilot must pay his own pension scheme and his own fringe benefits out of that money. On the East Coast, the \$30,000 is his salary and contributions, for his superannuation, are made by the company as well as by himself.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What would the difference be, then, roughly?

**Capt Latter:** You are talking about \$2,500 from an A class pilot on the West Coast to an A class pilot on the East Coast, at present.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** How closely should that be brought into line?

**Capt Latter:** I think it should be equal.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It should be equal? Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas.

Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, are the costs, in different ports and by different authorities, charged at different rates in Canada? For instance, is the Pacific charge higher than that at Halifax or Saint John?

[Interprétation]

**Capt Latter:** En été, on fait appel à nous quatre ou cinq fois par mois. En hiver, c'est seulement lorsqu'un pêcheur se trouve en difficulté.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Qui décide d'utiliser ce bateau pour des missions de recherche ou de sauvetage?

**Capt Latter:** Il s'agit du coordonnateur de la recherche et du sauvetage, au ministère de la Défense nationale.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Vous nous avez donné des détails, un peu plus tôt, au sujet des différences de salaire existant entre l'Est, l'Ouest et les Grands lacs. Y a-t-il également des différences dans les conditions de travail?

**Capt Latter:** Pas beaucoup. Les pilotes de la Côte Ouest ont à peu près le même nombre d'heures de travail que ceux de la Côte Est mais leurs affectations sont sans doute un peu plus longues. Ils peuvent être partis deux jours, alors que nos pilotes rentrent chez eux le soir. A part cela, les conditions de travail sont pratiquement identiques.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Vous avez dit qu'en règle générale ils ont une semaine de congé pour une semaine de travail et quatre semaines de congé en été?

**Capt Latter:** Oui, c'est à peu près à cela que l'on arrive. Ils travaillent en fait six semaines, pour avoir ensuite cinq semaines de congé, les systèmes pouvant varier en été. Cependant, sur une année complète, le nombre de jours travaillés correspond à ce que je vous ai dit.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Si j'ai bien compris, la différence de salaire semble être de l'ordre de \$10,000, dans une catégorie, puisque l'on passe d'environ \$45,000 à environ \$30,000. Selon vous, quelle pourrait être une différence de traitement acceptable pour les pilotes?

**Capt Latter:** Je ne voudrais pas vous induire en erreur mais vous ne devez pas oublier que les pilotes de la Côte Ouest doivent payer eux-mêmes leurs primes de retraite et leurs avantages sociaux. Pour la Côte Est, les primes de retraite et diverses cotisations sont payées à la fois par la compagnie et le pilote lui-même.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Tenant compte de ce facteur, que devient alors la différence?

**Capt Latter:** Je pense que pour un pilote de catégorie A, la différence est d'environ \$2,500.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** A combien devrait-elle être réduite?

**Capt Latter:** Je pense que les salaires devraient être égaux.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Douglas.

Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, les tarifs diffèrent-ils selon les ports et les administrations? Par exemple, les tarifs de la côte du Pacifique sont-ils plus élevés que ceux de Halifax ou de Saint-Jean?



[Text]

**Capt Latter:** They are all different, sir.

**Mr. McCain:** They are all different.

**Capt Latter:** Each authority has different charges; no two are identical. If they are it is just coincidental.

**Mr. McCain:** And all charges are based on each area being self-sustaining?

**Capt Latter:** I can only speak for the Atlantic and that is the case in the Atlantic.

**Mr. McCain:** You are in charge of the Atlantic area.

**Capt Latter:** Yes.

**Mr. McCain:** But you do not have any relationship with the other boys that are in charge of other areas?

**Capt Latter:** I talk to them but what their board policies are I do not know.

**Mr. McCain:** How many pilot boats do you have to have in Saint John?

**Capt Latter:** In Saint John, New Brunswick?

**Mr. McCain:** Yes.

**Capt Latter:** We have one fast launch there now.

**Mr. McCain:** How many in Halifax?

**Capt Latter:** There are two in Halifax at present but when the new launch arrives it will be reduced to one.

**Mr. McCain:** Where is the differential then in the cost? If you have one boat in each place, you are going to put one man on a ship; is he going to bring in more ships per shift than the man in Saint John, or what is the reason for the extra charge?

**Capt Latter:** Because of the length of distance that we have to go in Halifax to put a person on a ship we need a faster boat. In Saint John it is only an eight-mile run; Halifax runs around fourteen miles. And the traffic in Halifax is heavier, thus one boat transfers pilots to another boat because the slower boat does not have time to come in from the outer stations. This will be alleviated with the new launch, we hope.

**Mr. McCain:** You are going to have one boat, and you hope to service all the boats that require a pilot and take more than one pilot at a time perhaps on the same run?

**Capt Latter:** We do this now, sir, and we will continue to do it.

**Mr. McCain:** Will this close the gap in Saint John when you can do it with one boat?

**Capt Latter:** Not really because we have to do it with one boat and nine pilots; because of the tidal problem nobody is going to cure that. You cannot space your ships in Saint John. Almost everybody has to move in that four-hour timeframe.

[Interpretation]

**Capt Latter:** Ils sont tous différents.

**M. McCain:** Vraiment?

**Capt Latter:** Chaque administration fixe des tarifs différents. Lorsqu'ils sont identiques, c'est par pure coïncidence.

**M. McCain:** Et tous ces tarifs sont calculés en fonction d'un objectif d'autonomie financière de chaque administration?

**Capt Latter:** C'est le cas pour l'administration de l'Atlantique, qui est la seule pour laquelle je puisse parler.

**M. McCain:** Vous êtes donc responsable de toute la zone Atlantique?

**Capt Latter:** Oui.

**M. McCain:** Mais vous n'avez aucun rapport avec les autres administrations?

**Capt Latter:** Il nous arrive d'avoir des discussions mais je ne connais pas leurs politiques.

**M. McCain:** Combien de bateaux-pilotes devez-vous avoir à Saint-Jean?

**Capt Latter:** Au Nouveau-Brunswick?

**M. McCain:** Oui.

**Capt Latter:** Il y en a actuellement un à lancement rapide.

**M. McCain:** Et combien à Halifax?

**Capt Latter:** Il y en a actuellement deux mais, lorsque nous aurons reçu le nouveau, il n'y en aura plus qu'un.

**M. McCain:** Quelle est alors la différence de coût? Si vous avez un bateau à chaque endroit, il pourra faire entrer le même nombre de navires et je ne vois pas pourquoi il y a une différence de tarif.

**Capt Latter:** Il est nécessaire d'avoir un bateau plus rapide à Halifax, puisqu'il faut couvrir une distance plus longue pour mener les pilotes aux navires. A Saint-Jean, la distance n'est que de huit milles, alors qu'elle est de quatorze milles à Halifax. En outre, le trafic de Halifax est plus important et l'on doit transférer les pilotes d'un navire à un autre, car le bateau moins rapide ne peut pas revenir à son point de départ. Ce désavantage disparaîtra, nous l'espérons, avec le nouveau bateau.

**M. McCain:** Donc, avec un seul bateau, vous allez desservir tous les navires ayant besoin de pilotes et transporter plus d'un pilote à la fois?

**Capt Latter:** C'est ce que nous faisons actuellement et nous continuerons à le faire.

**M. McCain:** La différence de tarif disparaîtra-t-elle alors?

**Capt Latter:** Non, car nous devrons toujours avoir neuf pilotes, du fait des problèmes causés par la marée, qui ne peuvent être supprimés. En effet, à Saint-Jean, pratiquement tous les navires doivent passer dans une période de quatre heures.

[Texte]

**Mr. McCain:** Will the pilot move more than one boat in his shift in Halifax?

**Capt Latter:** Oh, yes. Yes, he can do three or four assignments during his shift in Halifax but it is spread out over a fourteen or fifteen-hour period. In St. John you will do three or four but it will be spread over a four-hour period.

**Mr. McCain:** Yeah, but if that guy works fourteen hours you must be into overtime with him?

**Capt Latter:** No, he must then go on a rest period under his contract.

**Mr. McCain:** And the Saint John pilots cannot get in the same number of hours of work in a given period whether it is a month or a quarter as the Halifax pilots can get in?

**Capt Latter:** No.

**Mr. McCain:** Whatever your period may be.

**Capt Latter:** It is an impossibility, sir. It is just physically impossible.

**Mr. McCain:** So you have nine pilots moving less ships. Is this what you are saying?

**Capt Latter:** That is right.

**Mr. McCain:** And you really feel this is justified? Has the revenue in Saint John not exceeded what you had anticipated in your estimates for 1974-75, 1975-76?

**Capt Latter:** For 1975-76 and it certainly will in 1976-77 because of the new container terminals there. This will show up in the next tariff we publish but it was not in place last June when we published our tariff.

**Mr. McCain:** Will it reflect a saving for Saint John? Do you anticipate a cut in their rate?

**Capt Latter:** I would anticipate a smaller increase in their rate than had the container pier not been there.

**Mr. McCain:** The container pier is then functioning and there will be more lines using it as anticipated?

**Capt Latter:** Yes, this is what we anticipate.

**Mr. McCain:** So you are very adamant in your position that you are going to charge more in Saint John than you are somewhere else?

**Capt Latter:** If the pattern in St John continues, the rate increase may not be as great as it would have to be without the container pier but to recover our costs it would still have to be greater than at Halifax unless traffic falls off rapidly at Halifax.

**Mr. McCain:** Well, I hope that does not happen.

**Capt Latter:** I hope so too.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, I have two or three questions arising out of some of the questions asked by other members. Could the witness tell us a little more about the training requirements of the pilots in the Atlantic Authority? You mentioned, I believe, that there had to be certain papers for three years before ...

[Interprétation]

**M. McCain:** Lors de leur affectation, les pilotes de Halifax devront-ils alors piloter plus d'un navire?

**Capt Latter:** Oui. Il leur arrive déjà de piloter trois ou quatre navires, à Halifax, sur une période de quatorze ou quinze heures. A Saint-Jean, ils en pilotent trois ou quatre, sur une période de quatre heures.

**M. McCain:** Mais vous devez alors payer des heures supplémentaires aux pilotes qui travaillent quatorze heures?

**Capt Latter:** Non, leur contrat leur accorde des périodes de repos.

**M. McCain:** Donc, les pilotes de Saint-Jean ne peuvent pas travailler le même nombre d'heures que ceux de Halifax?

**Capt Latter:** Non.

**M. McCain:** Quelle que soit la période de travail prise en considération?

**Capt Latter:** C'est matériellement impossible.

**M. McCain:** Donc vous avez neuf pilotes pour un moins grand nombre de navires, n'est-ce pas?

**Capt Latter:** Oui.

**M. McCain:** Et vous pensez que ceci est justifié? Les recettes de Saint-Jean n'ont-elles pas dépassé vos prévisions en 1974-1975 et 1975-1976?

**Capt Latter:** Si, pour 1975-1976; ce sera sans doute également le cas pour 1976-1977, du fait des nouveaux quais à container. Ceci se reflétera dans notre prochain tarif mais nous n'avons pas pu en tenir compte en juin dernier.

**M. McCain:** Ceci signifie-t-il qu'il y aura une réduction de tarif à Saint-Jean?

**Capt Latter:** Je pense que l'augmentation sera moins importante que s'il n'y avait pas eu de quai à container.

**M. McCain:** Si je comprends bien, ce quai est actuellement en opération et il y aura donc un plus grand nombre de navires dans ce port?

**Capt Latter:** C'est ce que nous prévoyons.

**M. McCain:** Et vous persistez quand même à maintenir des tarifs plus élevés à Saint John?

**Capt Latter:** Si la tendance qui est apparue pour ce port se maintient, l'augmentation de tarif ne sera sans doute pas aussi élevée qu'elle aurait dû être. Cependant, elle sera quand même supérieure à Halifax, si nous voulons récupérer nos coûts, à moins que l'on assiste à une diminution radicale du trafic à Halifax.

**M. McCain:** J'espère que ce ne sera pas le cas.

**Capt Latter:** Moi aussi.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur certaines des questions qui ont déjà été posées. Pourrions-nous avoir plus de précision au sujet de la formation des pilotes de l'administration de l'Atlantique? Si j'ai bien compris, vous avez mentionné certains examens, trois ans avant ...



[Text]

**Capt Latter:** A master of a ship for three years; then he writes a pilot's examination and is placed on an eligible list. When his name comes up and a pilot is required he is then brought in and trains under senior pilots for a month or two months until we feel that he is capable of handling the smaller ships on his own. He receives what is known as a C-Class licence, which is the lowest form of licence. And then, maybe in another year or a year and a half, depending on the demand and the man's capabilities, he may well get a "B" class licence. And he works up that way until he finally reaches "A" class, which allows him to take any ship of any size in the area for which he is licensed.

**Mr. McIsaac:** I see. What has been the turnover? You say you had 62 employees plus 11 on contract. Would you have an eligible list, for example, at the moment, of 10 or 12 or 15?

• 2105

**Capt Latter:** We have eligible lists in most of the ports but no more than five on a list. We usually advertise about once every three years and keep about five people on a list.

**Mr. McIsaac:** I see.

**Capt Latter:** Right now, all the pilots that came on during the war years, of course, are either retired or recent retirements, so we have had quite a turnover in the last three years, but it is stabilized now.

**Mr. McIsaac:** I see.

**Capt Latter:** We have recently had to lay off two pilots in Come-By-Chance where, for obvious reasons, the traffic has stopped.

**Mr. McIsaac:** Yes. How many would you have within your authority in Prince Edward Island, in Charlottetown, in Surrey, in Georgetown.

**Capt Latter:** There is one in Surrey, one in Summerside, one in Charlottetown, and one in Georgetown, but they are not employees; they are contract pilots. They receive the fees that the ship pays to come in and out of the port. It is a part-time job; they all have other jobs.

**Mr. McIsaac:** I see. I see. Well, then you only have four, did you say, or five?

**Capt Latter:** Four for the whole island, yes.

**Mr. McIsaac:** Twenty-five years ago there would have been a much longer list.

**Capt Latter:** Yes, but there again, concerning pilotage certificates, Imperial Oil, for instance, and regular callers, have all written their pilotage certificates, so the demand for pilots has lessened in those ports.

**Mr. McIsaac:** I see. All right. Well, I think that answers my questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Dr. McIsaac. I would like to thank Captain Latter for being with us this evening. It has been very enlightening. We wish him a good year.

I would now like to call on Captain Paul Bailly, Chairman, as well as Mr. Yvon Matte, Vice-Chairman, of the Laurentian Pilotage Authority. Thank you, Captain Latter.

[Interpretation]

**Capt Latter:** Un candidat pilote doit être capitaine pendant trois ans, après quoi il passe un examen de pilote et est inscrit sur une liste d'admissibilité. Lorsqu'on arrive à son nom et qu'un pilote est demandé, on l'envoie avec des pilotes expérimentés, pendant un mois ou deux, jusqu'à ce qu'il soit en mesure de piloter des petits navires. Il reçoit alors un permis de catégorie C, qui est le premier niveau. Puis, après un an ou un an et demi, selon les possibilités de l'individu, il peut obtenir un permis de catégorie «B». Il pourra ensuite obtenir son permis de catégorie «A», qui lui permettra de piloter n'importe quel navire, de n'importe quelle taille, dans la zone correspondant à son permis.

**M. McIsaac:** Très bien. Quel est le taux de roulement parmi les pilotes? Vous dites que vous en aviez 62, plus 11 sous contrat. Quelle est actuellement l'importance de votre liste d'admissibilité?

**Capt Latter:** Nous en avons dans la plupart des ports, ne comportant pas plus de cinq noms. Nous annonçons des postes environ une fois tous les trois ans et conservons environ cinq noms par liste.

**M. McIsaac:** Très bien.

**Capt Latter:** Évidemment, tous les pilotes qui ont été engagés pendant la guerre ont actuellement pris leur retraite et nous avons eu un taux de roulement assez élevé, pendant les trois dernières années. La situation est cependant stabilisée.

**M. McIsaac:** Je vois.

**Capt Latter:** En outre, nous avons récemment mis à pied deux pilotes, à Come-by-Chance, pour des raisons évidentes, puisqu'il n'y avait plus de trafic.

**M. McIsaac:** Oui. Combien avez-vous de pilotes dans l'île du Prince-Edouard, à Charlottetown, à Surrey et à Georgetown?

**Capt Latter:** Il y en a un à Surrey, un à Summerside, un à Charlottetown et un à Georgetown mais ce ne sont pas nos employés, ce sont des pilotes sous contrat. Ils reçoivent certains honoraires lorsqu'ils pilotent un navire. Il s'agit pour eux d'un emploi à temps partiel et ils ont tous un autre travail.

**M. McIsaac:** Je vois. Donc, vous n'en avez que quatre, ou cinq?

**Capt Latter:** Quatre pour toute l'île.

**M. McIsaac:** Il y a 25 ans, la liste aurait été beaucoup plus longue.

**Capt Latter:** Certes, mais il ne faut pas oublier que des sociétés comme *Imperial Oil*, ainsi que d'autres sociétés utilisant régulièrement des navires, ont leur propre pilote certifié.

**M. McIsaac:** Très bien. C'est tout ce que je voulais savoir, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McIsaac. J'aimerais remercier la capitaine Latter d'être venu témoigner ce soir. Nous lui souhaitons une bonne année.

Je demanderais maintenant au capitaine Paul Bailly, président de l'administration du pilotage du Saint-Laurent, de s'avancer à la table, avec M. Yvon Matte, vice-président. Merci, capitaine Latter.

[Texte]

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Capt Latter:** Thank you very much.

**The Chairman:** Captain Bailly, have you any comments you wish to make before we go to the questioning?

**Capt Paul Bailly (Laurentian Pilotage Authority):** No.

**The Chairman:** Mr. Harquail, did you have a question of the Laurentian Pilotage Authority?

**Mr. Harquail:** It is all right. It had to do with the Atlantic area.

**The Chairman:** Well, maybe they are related. Maybe the questions could be answered by the Laurentian people. They are quite familiar with each other.

**Mr. Forrestall:** I would like to ask the Laurentian Pilotage Authority if they can answer one or two on behalf of the Atlantic people.

**The Chairman:** Right. All right. Fine. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I have a massive amount of information here in front of me that goes back and touches on many things. We are not restricted, you see, this evening, because we have no vote.

You are not seeking authority. Perhaps we should ask you how you managed to achieve that.

**Capt Bailly:** May I answer in French?

**Mr. Forrestall:** Yes. Sure.

**The Chairman:** No problem.

**Capt Bailly (Directeur, l'Administration de pilotage des Laurentides):** Nous en arrivons à cette formule parce que l'Administration de pilotage des Laurentides est une administration, partout au Canada, qui ne ressemble en rien à celle des autres régions de pilotage au Canada.

**Mr. Forrestall:** I know that.

• 2110

**Capt Bailly:** Ceci est dû au fait que la distance du fleuve entre les Escoumins et Québec est de 120 milles et de 139 milles entre Québec et Montréal, où nous avons deux sections de pilotage et des pilotes dans le port de Montréal.

Notre région est celle où il y a le moins d'employés de l'autorité. La grande majorité de nos pilotes sont des entrepreneurs, ce qui veut dire que ces gens-là vivent des revenus selon le contrat que nous leur accordons, en tenant compte du trafic qui se présente dans le Saint-Laurent. Alors, nous n'avons aucune obligation de salaire. Nous ne payons que... for the job rendered.

**Mr. Forrestall:** I see. What is your reaction to the centralization question now being discussed by government? Would that be welcomed by your Authority, sir? And can you see advantages and disadvantages? If so, you might elaborate.

**Capt Bailly:** I would say that there are advantages, and there are other things that would not advantage the Laurentian Pilotage Authority. For instance, there are things we have that could be implemented in some other regions, there are advantages we have experienced in our region and we could pass on the procedure we use. It could be helpful to other regions—just as they have done things in other regions that we could use in ours. Of course there are other things in which a central body would be very, very useful. But our operation is mainly an entity, in itself, in the Laurentian region; it is the only place in Canada where

[Interprétation]

**Des voix:** Bravo!

**Capt Latter:** Merci beaucoup.

**Le président:** Capitaine Bailly, avez-vous des remarques à faire avant de passer aux questions?

**Le capitaine Paul Bailly (Administration de pilotage du Saint-Laurent):** Non.

**Le président:** Monsieur Harquail, avez-vous une question à poser?

**M. Harquail:** Elle concernait la région de l'Atlantique.

**Le président:** Peut-être que les témoins de l'Administration de pilotage du Saint-Laurent pourront quand même y répondre.

**M. Forrestall:** J'aimerais leur demander s'ils peuvent répondre à une ou deux questions au nom de l'Administration de l'Atlantique?

**Le président:** Certainement. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'ai avec moi beaucoup d'informations, portant sur de nombreux sujets. Étant donné qu'il n'y pas de crédits, nous n'avons pas à limiter nos questions.

En effet, vous ne demandez aucun crédit et peut-être devrions-nous commencer par vous demander comment vous avez réussi cet exploit.

**Capt Bailly:** Puis-je répondre en français?

**M. Forrestall:** Certainement.

**Le président:** Cela ne pose aucun problème.

**Capt Bailly (Chairman, Laurentian Pilotage Authority):** I should start by saying that the Laurentian Pilotage Authority has nothing in common with the other pilotage authorities in Canada.

**M. Forrestall:** Je le sais.

**Capt Bailly:** This is due to the fact that there are 120 miles from the Escoumins to Quebec City and 139 miles from Quebec City to Montreal, where we have two pilotage sections as well as pilots in the Port of Montreal.

Ours is the area in which the authority has the smallest number of employees. The great majority of our pilots are on contract and depend on income from contracts that we give them, which vary with the amount of traffic along the St. Lawrence. We therefore have no regular overheads for wages. We only pay... le montant correspondant à chaque service rendu.

**M. Forrestall:** Je vois. Quelle est votre opinion sur la question de la centralisation actuellement étudiée par le gouvernement? Votre administration verrait-elle cela d'un bon œil, monsieur? Y voyez-vous des avantages ou des inconvénients?

**Capt Bailly:** Du point de vue de l'administration de pilotage des Laurentides, j'y verrais des avantages et des inconvénients. Nous avons par exemple des pratiques qui pourraient être appliquées ailleurs, des procédures que nous avons trouvées bonnes chez nous. Cela pourrait éventuellement servir aux autres régions qui de leur part, ont peut-être trouvé des solutions qui nous seraient utiles à nous. Il y a évidemment d'autres raisons pour lesquelles il serait utile d'avoir un organisme central. D'un autre côté, notre administration est assez autonome, dans la région des Laurentides; c'est le seul endroit au Canada où l'admi-



[Text]

there is such a long pilotage district. You could not compare it with ports, for instance, or coastal shipping.

**Mr. Forrestall:** I sympathize with that. Your last application to the Commission was in 1973, I think, was it?

**Capt Bailly:** To the Transport Commission?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Capt Bailly:** We are now . . .

**Mr. Forrestall:** That is what I was about to ask. Are you back in front of them as well?

**Capt Bailly:** Yes,

**Mr. Forrestall:** Are you involved in hearings now?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Forrestall:** What levels of increases are you seeking?

**Capt Bailly:** Over all, 9.58 per cent.

**Mr. Forrestall:** Do you feel affected by the Anti-inflation Board guidelines? In other words, you are asking 9.8 per cent, is that to meet just current increases in costs, so that you will remain well within the directive of the government, of the Treasury Board?

**Capt Bailly:** We are following the guidelines.

**Mr. Forrestall:** And your colleague is attempting, notwithstanding the guidelines, to catch up to the other directive, which he considers to be overriding. But you are within the guidelines. It puts us at a great disadvantage in the other ports, does it not?

**Mr. McCain:** It certainly does, in my riding.

• 2115

**Mr. Forrestall:** I would not draw any conclusions from that.

I just had one other general area and I am pleased, in a sense, that Mr. Illing is present in the . . . I do not know whether you are an official, you are not, of course, you are a separate authority. I wonder if I could ask you this while we have you here: I was always confused about the north channel and the south channel. The dredging program was completed, and I was always a bit confused in my own mind as to how pilots felt. The evidence at points given under a variety of circumstances seemed to suggest that the pilots did not feel that the south channel, in fact, was necessary.

I wonder what the position is now that there is a lull in that storm. I was more concerned about the safety than I was about any other aspect of that dredging program and I wonder whether in the calm and quiet of the lull between the blows, you would care to comment in respect of the necessity with growing traffic and controls, there is any advantage today, in fact, in the south channel or whether the work done in the north channel is sufficient for safety purposes from your pilots point of view.

[Interpretation]

nistration de pilotage doit gérer une région aussi étendue. Cela n'a pas de comparaison avec, par exemple, les ports ou le cabotage.

**M. Forrestall:** Je comprends cela. Votre dernière demande à la Commission a été faite en 1973, je crois?

**Capt Bailly:** A la Commission des transports?

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Bailly:** Nous sommes maintenant en train . . .

**M. Forrestall:** C'est ce que je voulais vous demander. Est-ce que vous êtes de nouveau devant la Commission?

**Capt Bailly:** En effet.

**M. Forrestall:** Vous faites actuellement l'objet d'une audience?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Forrestall:** Quelle est l'importance de l'augmentation que vous demandez?

**Capt Bailly:** Du point de vue global, elle est de 9.58 p. 100.

**M. Forrestall:** Vous considérez-vous soumis aux directives de la Commission anti-inflation? En d'autres termes, demandez-vous 9.8 p. 100 simplement pour défrayer les augmentations des coûts, en vue précisément de respecter les directives du gouvernement, du Conseil du Trésor?

**Capt Bailly:** Nous respectons les directives.

**M. Forrestall:** Et de son côté, votre collègue tâche, malgré les directives, de satisfaire à l'autre critère primordial. Mais vous, vous restez à l'intérieur des directives anti-inflationnistes. Cela vous désavantage beaucoup par rapport aux autres ports, n'est-ce pas?

**M. McCain:** Absolument, du moins dans ma circonscription.

**M. Forrestall:** Je ne fonderai pas trop de conclusions là-dessus.

Je voulais poser une autre question d'ordre général, et dans un certain sens, je suis content que M. Illing soit présent—je ne sais pas si vous êtes un haut fonctionnaire; non, bien sûr, vous relevez d'une autre administration. Puisque vous êtes là aujourd'hui, je voudrais vous demander: je suis toujours confus au sujet du canal nord et du canal sud. Le programme de dragage a été achevé, et je n'ai jamais bien saisi la réaction des pilotes. D'après certains témoignages fournis dans des circonstances assez variées, j'ai l'impression que les pilotes ne croyaient pas vraiment utile de garder le canal sud.

J'aimerais savoir ce qui en est maintenant, étant donné qu'on n'en discute plus beaucoup. Je m'intéressais davantage à l'aspect sécuritaire qu'aux autres aspects de ce programme de dragage, et maintenant que les esprits se sont calmés, vous voudriez peut-être donner votre opinion sur la nécessité de ce canal, compte tenu de l'augmentation du trafic et des contrôles, ou bien croyez-vous que les travaux déjà effectués dans le canal nord satisfont, au point de vue d'un pilote, aux exigences sécuritaires?

[Texte]

**Capt Bailly:** I think you are referring to me as being a former pilot.

**Mr. Forrestall:** Yes, you are a professional, sir.

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Forrestall:** I do not think I would have asked Mr. Campbell, our distinguished Chairman that question.

**Capt Bailly:** I would say that the north channel now is the proper channel. There have been quite a few studies made on the south channel and the trend of the shipping, the size of ships. I think it would have been more costly to go towards the south channel than dredge the north channel which was already at a draught of 30 feet and we only had to dredge down to 40 feet, so as to bring up . . .

**Mr. Forrestall:** Do not tempt me to ask you how much was dredged. Thirty-seven and a half feet, I think, was what the Commission found was a theoretically . . .

**Capt Bailly:** No, but to bring it up with the tide, it would bring it up 45 feet.

**Mr. Forrestall:** That brings you up to the 45.

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Forrestall:** It is generally your judgment that the maintenance of the north channel in a good adequate safe condition is really all that is required in that sense.

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, just to sort of locate myself here physically, what are the two extremes of your particular jurisdiction at the one end and the other? Where does the laurentian district begin and end?

**Capt Bailly:** The Laurentian district starts at the west end of the St. Lambert locks.

**Mr. Goodale:** I see.

**Capt Bailly:** We cover all the water of the Province of Quebec from a point at Cape de Bon-Désir which is at the eastern end of Chaleur Bay . . .

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Bailly:** . . . and it goes towards the line up to the coast of Newfoundland and then goes up north to meet with the border of Labrador and Quebec. It includes also all the waters within the region of the Province of Quebec.

**Mr. Goodale:** So a portion of the gulf . . .

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Goodale:** . . . and all of the St. Lawrence?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Goodale:** within the Province of Quebec. Are your fees charged all along that whole expanse consistent? Earlier this evening from the Atlantic region we heard that these varied for different reasons in different ports.

[Interprétation]

**Capt Bailly:** Vous vous adressez à moi, en tant qu'ancien pilote.

**M. Forrestall:** Oui, vous êtes un homme de métier, monsieur.

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Forrestall:** Je ne pense pas, par exemple, que j'aurais posé la même question à M. Campbell, à notre distingué président.

**Capt Bailly:** Je dirais que le canal nord est le canal qu'il convient de développer. On a effectué pas mal d'études sur le canal sud et sur les perspectives du trafic, notamment pour la taille des bateaux. Je crois que cela aurait coûté bien plus cher de choisir le canal sud que de draguer le canal nord qui avait déjà 30 pieds de profondeur, et où il n'a fallu creuser que jusqu'à 40 pieds . . .

**M. Forrestall:** Ne me faites pas vous poser de question sur la profondeur du dragage. Je crois que la Commission a décidé qu'en principe il fallait 37 pieds et demi . . .

**Capt Bailly:** Non, mais compte tenu des marées, cela faisait une profondeur de 45 pieds.

**M. Forrestall:** Cela vous rendrait à 45 pieds.

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Forrestall:** D'une façon générale, considérez-vous que le maintien en bonne condition du canal nord est vraiment nécessaire?

**Capt. Bailly:** Oui.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. M. Goodale.

**M. Goodale:** Pour m'aider à repérer, monsieur le président, quelles sont les deux points limites de votre juridiction? Où commence et où se termine la région des Laurentides?

**Capt Bailly:** Le district des Laurentides commence à la limite ouest de l'écluse de St-Lambert.

**M. Goodale:** Je vois.

**Capt Bailly:** Elle couvre toutes les eaux de la province du Québec à partir d'un point qui se trouve au Cap de Bon-Désir à l'extrémité est de la Baie des Chaleurs . . .

**M. Goodale:** D'accord.

**Capt Bailly:** . . . et elle continue vers le nord jusqu'à la côte de Terre-Neuve, à la frontière entre le Labrador et le Québec. Elle comprend également toutes les eaux intérieures de la province du Québec.

**M. Goodale:** Donc une partie du Golfe . . .

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Goodale:** . . . et tout le St-Laurent.

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Goodale:** A l'intérieur de la province de Québec. Appliquez-vous un tarif uniforme dans toute cette région? Tout à l'heure nous parlions avec les représentants de la région de l'Atlantique qui nous disaient que les tarifs étaient différents dans différents ports.



[Text]

**Capt Bailly:** We have three districts which are compulsory pilotage districts.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Bailly:** It means that you have to take a pilot. We have the district 1-1, which is the Port of Montreal. We have district 1, which is the Port of Montreal and the river as far as Quebec, and at this point I may state that within that district we have two sections, the western section and the eastern section, so we use two pilots in that district.

**Mr. Goodale:** Is that just because of the distance that is covered?

**Capt Bailly:** Yes, because of the distance and the time. Then we have from Quebec down to Escoumins, including the Saguenay River up to Port Alfred and Chicoutimi. So these are the three districts that are compulsory. Then we have District No. 3, which is not compulsory.

**Mr. Goodale:** And that would be out around the Gulf.

• 2120

**Capt Bailly:** From Les Escoumins and the rest of the waters within the Province of Quebec.

**Mr. Goodale:** When you say the use of a pilot in those particular areas is compulsory, is that simply because of the water that is being navigated, or would there be other, sort of institutional, reasons?

**Capt Bailly:** They are more restricted waters and the Authority feels that in those waters—they are dangerous waters—you have to have local knowledge and daily information of the traffic. We feel that these two districts especially must have compulsory pilotage.

**Mr. Goodale:** The traffic volume as the river narrows, I presume, too, would be a significant factor.

**Capt Bailly:** Yes. It narrows, and you have tides and other things such as the traffic within harbours through which you must transit.

**Mr. Goodale:** I think you mentioned to Mr. Forrestall earlier that most of your pilots are on contract as opposed to being direct employees?

**Capt Bailly:** Yes. We have contractors in the Quebec district—90 of them. We have contractors in the Montreal district, which I explained is divided in two; we have 130. Then we have employee pilots in the Montreal harbour—18 of them.

**Mr. Goodale:** Would the 18 in Montreal be the only direct employees in your operation?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Goodale:** Are the pilots on contract under your Authority basically independent operators, or do they function, as, for example, on the West Coast, through a corporation of pilots?

**Capt Bailly:** They function through a corporation of pilots.

[Interpretation]

**Capt Bailly:** Nous, nous avons trois districts de pilotage obligatoire.

**M. Goodale:** Oui.

**Capt Bailly:** On y est obligé de prendre un pilote. Nous avons le district 1-1, qui est le port de Montréal. Nous avons ensuite le district 1, qui est le port de Montréal et le St-Laurent jusqu'à Québec, et à l'intérieur de ce district il y a deux sections, la section ouest et la section est, de sorte que nous avons deux pilotes à l'intérieur de ce district.

**M. Goodale:** Et cela uniquement en raison de la distance?

**Capt Bailly:** Oui, en raison de la distance et du temps que cela prend. Nous avons ensuite le district de Québec jusqu'aux Escoumins, y compris la rivière Saguenay jusqu'à Port Alfred et à Chicoutimi. Voilà donc les trois régions où le pilotage est obligatoire. Vient ensuite le district numéro 3 où il n'est pas obligatoire.

**M. Goodale:** Et cela doit être au large du golfe.

**Capt Bailly:** A partir des Escoumins et dans les autres eaux qui se trouvent dans la province de Québec.

**M. Goodale:** Lorsque vous dites qu'il est obligatoire d'avoir recours à un pilote, l'obligation est-elle établie en fonction des caractéristiques des eaux en question, ou bien y a-t-il d'autres raisons d'ordre institutionnel?

**Capt Bailly:** Ce sont des eaux plus étroites, où l'Administration croit que le danger est plus important et qu'il convient d'avoir recours à quelqu'un qui connaît l'endroit et le trafic au jour le jour. Nous sommes d'avis que ces deux districts, notamment, ont besoin d'un pilotage obligatoire.

**M. Goodale:** Je suppose qu'il faut tenir compte de l'augmentation du volume du trafic à mesure que le fleuve rétrécit?

**Capt Bailly:** Oui. Il rétrécit, et puis il y a aussi les marées et d'autres facteurs comme le trafic à l'intérieur des ports qu'il faut traverser.

**M. Goodale:** Je crois que vous avez dit tout à l'heure à M. Forrestall que la plupart de vos pilotes sont employés sous contrat, et ne sont pas des employés permanents?

**Capt Bailly:** Oui. Nous avons des pilotes sous contrat dans la région de Québec... 90. Dans le district de Montréal, qui, comme je l'ai expliqué, est divisé en deux parties, nous en avons 130. Ensuite, dans le port de Montréal, nous avons des pilotes employés permanents, au nombre de 18.

**M. Goodale:** Et ces 18 du port de Montréal sont les seuls employés permanents de votre administration?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Goodale:** Les pilotes employés sous contrat par votre administration sont-ils effectivement des indépendants, ou bien travaillent-ils, comme c'est le cas notamment à la côte ouest, pour le compte d'une association de pilotes?

**Capt Bailly:** Ils travaillent pour le compte d'une association.

[Texte]

**Mr. Goodale:** I see.

**Capt Bailly:** To be a pilot you must be a member of the corporation.

**Mr. Goodale:** So in your negotiations with them you would deal with their...

**Capt Bailly:** The corporation only, not with the individuals.

**Mr. Goodale:** Is there any individual contracting at all?

**Capt Bailly:** None at all.

**Mr. Goodale:** They all must work through the corporation. Would you find your negotiations at any time with the pilots' corporation to be facilitated if there were at least a form of centralization involved in the pilotage authorities of Canada? Would that have an impact, do you think?

**Capt Bailly:** It is hard for me to answer this question. My personal feeling is that you cannot compare authorities. I am a former pilot myself and have piloted in different districts, such as the Great Lakes and the lower St. Lawrence, and it is a different pilotage altogether from one district to another.

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Bailly:** We do not in our region, for instance, compare the lower St. Lawrence pilots with the Montreal river pilots, no more than we compare the Montreal river pilots with the harbour pilots. It is different work, completely different work. For example, in the lower St. Lawrence it is wider, but they are in fog most of the time. It is narrower in the Montreal-Quebec district, but then you have rapids, narrow channels, close meetings, more traffic. Then you come into Montreal harbour where you are only doing docking and undocking ships and going through the Seaway up to St. Lambert locks. So it is hard to compare with other districts, such as the Great Lakes, for instance, where they are canalling all the time.

**Mr. Goodale:** So you see some substantial need for recognition of these differences.

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Goodale:** At least, if a centralized arrangement is to be devised, you see a need for some recognition of the local differences.

**Capt Bailly:** Yes. Just to give you an example, we are the only place in Canada with an apprenticeship system.

**Mr. Goodale:** You are in your Authority?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. Goodale:** I see. None of the other authorities has that?

**Capt Bailly:** I do not think so.

**Mr. Goodale:** I see.

[Interprétation]

**M. Goodale:** Je vois.

**Capt Bailly:** Pour être pilote, il faut appartenir à l'association.

**M. Goodale:** Donc, dans vos négociations avec eux, vous traitez avec leur...

**Capt Bailly:** Leur association seulement, et non pas directement avec les pilotes.

**M. Goodale:** Il n'y a donc aucun contrat individuel?

**Capt Bailly:** Aucun.

**M. Goodale:** Tous doivent travailler pour le compte de l'association. Trouvez-vous qu'une éventuelle centralisation des administrations canadiennes de pilotage faciliterait de quelque façon que ce soit vos négociations avec l'Association des pilotes?

**Capt Bailly:** Il m'est difficile de répondre à cette question. Mon avis personnel serait qu'il est impossible de faire des comparaisons entre les différentes administrations de pilotage. Je suis moi-même ancien pilote, et j'ai travaillé dans différents districts, tels que les Grands lacs et le Bas Saint-Laurent, et tout change d'une administration à l'autre.

**M. Goodale:** Oui.

**Capt Bailly:** Par exemple, dans notre région nous ne faisons pas de comparaison entre les pilotes du Bas Saint-Laurent et ceux de Montréal, pas plus qu'entre les pilotes du fleuve à Montréal et ceux du port. C'est un travail complètement différent qu'ils font. A titre d'exemple, le fleuve est plus large vers le Bas Saint-Laurent, mais on travaille la plupart du temps dans le brouillard. Il est plus étroit sur le tronçon Montréal-Québec, mais il y a des rapides, des passages étroits où les bateaux passent très près l'un de l'autre et où le trafic est bien supérieur. On arrive ensuite au port de Montréal où le travail consiste surtout à mouiller et à larguer les bateaux, et à les conduire par la voie maritime jusqu'aux écluses de Saint-Lambert. Il est donc très difficile de comparer cela à d'autres régions, comme celle des Grands lacs, par exemple, où il s'agit tout le temps de suivre des canaux de navigation.

**M. Goodale:** Vous croyez donc indispensable de reconnaître ces différences?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Goodale:** En tout cas, en élaborant tout éventuel système de centralisation, il faudrait reconnaître formellement les différences régionales.

**Capt Bailly:** Oui. Pour vous donner un autre exemple, nous sommes la seule administration du Canada qui ait un système d'apprentissage.

**M. Goodale:** Votre administration?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. Goodale:** Je vois. Aucune autre administration de pilotage n'a cela?

**Capt Bailly:** Je ne crois pas.

**M. Goodale:** Je vois.



[Text]

Apart from the matter of your relationships with the employees and with the people with whom you contract, is there any other benefit, outside of the realm of industrial or labour relations, that you see in association, of one kind or another, with other authorities?

**Capt Bailly:** Will you repeat your question?

**Mr. Goodale:** If a system is devised to bring some central co-ordination to pilotage, in Canada, apart from this question of relationships with employees and the differences that you have explained, there, already, what would be some of the benefits that might accrue from a more centralized approach to pilotage, generally? What would be, from your point of view, some of the difficulties that you might have to contend with?

**Capt Bailly:** To give you an example right now, I think I have stated, in a report, that I prefer, in my region, to have contractors rather than employees. But this is within my region. The Pacific, for example, has more contractors. The advantage is, as far as I can see it in our region, that the money they earn is the money they make. If traffic is good they make good money. If traffic is bad they make less money. I think this is something that a central body could study. There are other rulings, I think, that could be advantageous to discuss. For example, the way we do negotiations with contractors and for collective agreements could be examined. These are things that I could see very easily discussed on a central-body level.

**Mr. Goodale:** Yes. Upon which, of course, all of the authorities would have to be represented.

**Capt Bailly:** I would like to see the central body where you pass on your good experience and your bad experience, staffed with people who know about pilotage and who come up with solutions.

**Mr. Goodale:** I suppose, together with some of the elimination of duplication, that our previous witness this evening mentioned, some routine matters of overhead might be simplified through a central . . .

**Capt Bailly:** Yes, there is some duplication that could be eliminated.

**Mr. Goodale:** Fine. Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Where is the west end of the Saint-Lambert lock?

**Mr. Forrestall:** You do not say "the west end."

**Mr. McCain:** I know, but is it still in the City of Saint-Lambert, is it at Prescott or where is it?

**Capt Bailly:** No. Saint-Lambert's lock is the first lock at the entrance of the St. Lawrence Seaway.

**Mr. McCain:** Yes, and you go over the Victoria Bridge and it is right there.

**Capt Bailly:** Right. That is the one.

[Interpretation]

En dehors de la question de vos rapports avec vos employés et avec vos pilotes sous contrat, voyez-vous d'autres avantages, dans le domaine des relations de travail, à former un genre d'association avec les autres administrations?

**Capt Bailly:** Voulez-vous répéter votre question?

**M. Goodale:** Si on élabore un régime de coordination du pilotage au Canada, en dehors de cette question des relations avec les employés et compte tenu des différences que vous avez déjà expliquées, prévoyez-vous d'autres avantages à cette éventuelle centralisation du pilotage? Quelles difficultés prévoyez-vous dans l'élaboration d'un tel système?

**Capt Bailly:** D'abord, comme je l'ai dit dans un de mes rapports, je préfère, dans ma région, avoir recours à des pilotes sous contrat qu'à des employés permanents. Mais ceci s'applique dans ma région. Celle du Pacifique, par exemple, a davantage de pilotes sous contrat. Dans notre région, je considère que l'avantage de ceci est qu'ils ne reçoivent que l'argent qu'ils ont gagné. Si le trafic est bon, ils gagnent bien leur vie, si le trafic est réduit, ils font moins d'argent. Je crois que cette solution mérite d'être étudiée par un organisme central. Nous avons également d'autres règles qui méritent d'être étudiées. Il serait peut-être utile, par exemple, d'étudier l'autre façon d'aborder des négociations avec les pilotes sous contrat et de négocier les conventions collectives. Voilà le genre de chose que je voudrais voir discuter par un éventuel organisme central.

**M. Goodale:** Oui. Un organisme où seraient représentées toutes les administrations de pilotage.

**Capt Bailly:** J'aimerais voir créer un organisme central qui permettrait d'échanger les bonnes solutions et de signaler les mauvaises expériences, composé de gens qui connaîtraient bien le pilotage et ses problèmes.

**M. Goodale:** Et qui permettrait également, je suppose, d'éliminer une certaine duplication des efforts dont on nous a déjà parlé ce soir, et par la même occasion, une partie des frais généraux.

**Capt Bailly:** Oui, il serait possible d'éliminer une certaine duplication des efforts.

**M. Goodale:** Très bien. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. M. McCain.

**M. McCain:** Où se trouve la limite Ouest de l'écluse Saint-Lambert?

**M. Forrestall:** On ne parle pas de «la limite Ouest».

**M. McCain:** Je le sais bien, mais cela se trouve-t-il à l'intérieur de la ville de Saint-Lambert, ou bien à Prescott ou ailleurs?

**Capt Bailly:** Non. L'écluse Saint-Lambert est la première écluse à l'entrée de la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. McCain:** Oui, on la voit à partir du pont Victoria.

**Capt Bailly:** Exact. C'est celle-là.

[Texte]

**Mr. McCain:** Now, where is the west end of that?

**Capt Bailly:** Well, what we call the west end is, in fact, the south end.

**Mr. McCain:** All right, but where is it?

**Capt Bailly:** It is heading . . .

**Mr. Forestall:** A couple of hundred yards . . .

**Capt Bailly:** Yes. Well, it is 800 feet.

**Mr. McCain:** So it is between the Victoria Bridge and the Champlain Bridge?

**Capt Bailly:** Oh, I would say it is 800 feet west, or at the right of the Victoria Bridge, and, when you have a ship in the lock, well, you are passing at the west end of the lock, and, when there is no traffic in the lock, itself, well, you are passing at the east end, if you are driving a car.

**Mr. Forrestall:** I asked you not to say that as it will get confused "800 feet the other side of the bridge" would have sufficed.

While going south, from Montreal over to Saint-Lambert . . .

• 2140

**Mr. McCain:** You drive over the bridge and you know where the lock is.

Then your contractors divide the work up on a fair basis between the various pilots and the various regions? They do not have any trouble doing this; they take their turns, do they?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. McCain:** Sometimes they would be very busy and sometimes they would not be quite so busy?

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. McCain:** Do they work on the basis that they get so many hours' work in a season, or do they work on the basis that they can do so many hours' work a month? What basis do they work on, because they are not going to work through January and February, are they?

**Capt Bailly:** They work all year round.

**Mr. McCain:** They do? To Montreal, all of them?

**Capt Bailly:** Yes. You have a slow period in the winter-time where you divide the group in two. The first group may have 35 or 40 days' holiday and you have a group on duty. Then the first days of February they shift over so as to give the traffic at all times.

**Mr. McCain:** So they work a little extra time in the summer and a little less in the winter. They accumulate their vacation.

**Capt Bailly:** Yes.

**Mr. McCain:** They bank their time.

**Capt Bailly:** Yes. The only restriction we have is that we must give them at least 10 hours' rest between shifts.

[Interprétation]

**M. McCain:** Maintenant, quelle est sa limite Ouest?

**Capt Bailly:** Eh bien, ce que nous appelons la limite Ouest est en fait la limite Sud.

**M. McCain:** Très bien, mais où est-elle?

**Capt Bailly:** C'est le bout qui va vers . . .

**M. Forrestall:** A 200 verges . . .

**Capt Bailly:** Oui. Il s'agit en fait de 800 pieds.

**M. McCain:** C'est entre le pont Victoria et le pont Champlain?

**Capt Bailly:** Je crois qu'elle se trouve à 800 pieds à l'Ouest, ou à droite, du pont Victoria; en voiture, on passe à la limite Ouest de l'écluse lorsqu'il y a un navire dans l'écluse, et à la limite est s'il n'y a pas de navire.

**M. Forrestall:** Je ne voulais pas que vous l'expliquiez ainsi, car on va s'embrouiller. Il aurait suffi de dire «à 800 pieds de l'autre côté du pont».

Lorsqu'on va de Montréal vers le Sud, vers Saint-Lambert . . .

**M. McCain:** Si on passe sur le pont on sait où se trouve l'écluse.

Les associations répartissent le travail entre les divers pilotes et les diverses régions, n'est-ce pas? N'ont-ils pas du mal à le faire d'une manière équitable?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. McCain:** Parfois ils sont très occupés et parfois ils le sont moins, n'est-ce pas?

**Capt Bailly:** Oui.

**M. McCain:** Travaillent-ils sur la base d'un minimum d'heures, chaque saison ou chaque mois? Comment le travail se fait-il car je suppose qu'ils ne travaillent pas en janvier et en février?

**Capt Bailly:** Ils travaillent toute l'année.

**M. McCain:** Vraiment? Ils vont jusqu'à Montréal, tous.

**Capt Bailly:** Oui. Le rythme est ralenti en hiver et le groupe est alors scindé en deux. Le premier groupe est en congé pendant 35 ou 40 jours alors que l'autre groupe travaille. Dès les premiers jours de février, on effectue le roulement.

**M. McCain:** Cela fait qu'en été, on travaille un peu plus alors qu'en hiver on travaille moins. Les congés sont ainsi accumulés.

**Capt Bailly:** Oui c'est cela.

**M. McCain:** On fait des réserves de temps alors.

**Capt Bailly:** Nous devons cependant prévoir un repos de dix heures entre chaque sortie.



[Text]

**Mr. McCain:** Between shifts?

**Capt Bailly:** Yes. You see, when they get off a shift, they must have at least 10 hours' rest before they are available for another shift.

**Mr. McCain:** What do they do? Do they come up and stay overnight and go back down?

**Capt Bailly:** No. What they do most of the time is to go down with a shift, stay at Three Rivers or Quebec, for instance, and wait for another shift to come up. Traffic is not always regular, for instance on weekends, where we have downbound traffic, starting from Toronto down, and they are cleaning up all ports, and you may have a very heavy traffic outbound, so we bring them up by train or by bus from Quebec or Three Rivers to Montreal to meet the traffic. But they enjoy this, because they make more money.

**Mr. McCain:** Fine.

**Mr. Forrestall:** May I just have one last one?

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Is the Lee Clif Hall still on the bottom or has it been removed?

**Capt Bailly:** The Lee Clif Hall? Let me recall that one. The Lee Clif Hall is still on the bottom.

**Mr. Forrestall:** Still on the bottom. Can you tell us whether any attempts have been made to remove it?

**Capt Bailly:** I have not heard of anything. I do not think they will or that anybody has tried to remove it. It is in too deep water.

**Mr. Forrestall:** The Ministry of Transport ordered the Hall Corporation to remove it a couple of years ago, or over a year ago now and I was just wondering if they had made any attempt to do that.

**Capt Bailly:** This is not in my jurisdiction.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Captain, very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

Capitaine Bailly, j'aimerais vous remercier pour être venu comparaître devant nous ce soir. Cela nous a fait plaisir.

**Capt Bailly:** Moi aussi, merci M. le président.

**Le président:** Nous espérons vous revoir bientôt. Merci.

**Capt Bailly:** Bientôt! C'est quand?

**The Chairman:** I have been asked to have Captain Latter back for another couple of questions the members might have. Would he mind coming back up here?

**Mr. Forrestall:**

**Mr. Forrestall:** Thank you very much, Mr. Chairman, for that courtesy. I wonder if Captain Latter, perhaps as much for the record as anything else, because I am personally assured that the report of the Auditor General has in fact been met in full, could give the Committee some assurances that a manual of procedures with respect to conflict of interest in tendering has in fact been prepared and is in place and does meet fully any requirements.

[Interpretation]

**M. McCain:** Entre chaque sortie?

**Capt Bailly:** Oui. Lorsqu'une équipe termine son travail, elle doit disposer de dix heures de repos avant d'être affectée de nouveau.

**M. McCain:** Que font-ils alors? Ils vont à terre y passent la nuit et retournent?

**Capt Bailly:** Non. Ils vont à terre avec une autre équipe, restent à Trois-Rivières ou à Québec et attendent l'autre équipe. Le trafic n'est pas toujours régulier car par exemple durant les weekends, les bateaux descendent à partir de Toronto alors que les ports se vident et que le trafic est très intense en aval; nous devons donc transporter les pilotes de Québec ou de Trois-Rivières à Montréal pour qu'ils puissent prendre les bateaux qui remontent. Les pilotes sont contents parce qu'ainsi ils touchent plus d'argent.

**M. McCain:** Très bien.

**M. Forrestall:** J'aimerais poser une dernière question.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** L'épave du *Lee Clif Hall* a-t-elle été renflouée?

**Capt Bailly:** Le *Lee Clif Hall*? Un instant que je vois. Le *Lee Clif Hall* n'a pas été renflouée.

**M. Forrestall:** Ah, bon. Pouvez-vous me dire si on a essayé de le faire?

**Capt Bailly:** Je n'en ai pas entendu parlé. Je ne crois pas qu'on ait tenté de le faire car il est en eau trop profonde.

**M. Forrestall:** Le ministère des Transports a demandé que la Société Hall le renfloue il y a un ou deux ans et je me demandais si cela avait été fait.

**Capt Bailly:** Cela ne relève pas de moi.

**M. Forrestall:** Merci, capitaine.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

Captain Bailly, I would like to thank you for coming tonight. This was a real pleasure for us.

**Capt Bailly:** It was for me as well. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We hope that we will see you back soon. Thank you.

**Capt Bailly:** What do you mean?

**Le président:** Nous avons demandé au capitaine Latter de revenir pour répondre à quelques questions. Pourriez-vous vous approcher s'il vous plaît?

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup monsieur le président. Le capitaine Latter pourrait peut-être nous dire, quand ce ne serait que pour le compte rendu, sur quelle garantie je puis compter pour le rapport de l'Auditeur général soit mis en application totalement. Pourriez-vous dire avec assurance aux membres du Comité qu'on a fait préparé un manuel de procédures sur les conflits d'intérêt lors des appels d'offre et qu'on s'en sert à bon escient.

[Texte]

**Capt Latter:** Yes, the manual has been inserted in the Authority's bylaws' basic tendering procedures, which has been approved by the Auditor General and the Ministry. There has also been inserted in the Authority's bylaws a conflict of interest clause. In addition to that, a detailed manual of procedures for tendering has been inserted in the Manual of Operating Procedures.

**Mr. Forrestall:** That to the best of your knowledge is a general thing too, and within the other pilotage authorities. Is that correct?

• 2135

**Capt Latter:** I do not know about the other pilotage authorities, but this was done with the assistance of the Ministry of Transport materiel management people as far as the tendering went, and the Minister's staff as far as the conflict of interest clause went.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Captain Latter.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail, you had a question for the captain?

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I am always interested in getting some information about the structure. You are Chairman of the—?

**Capt Latter:** The Atlantic Pilotage Authority that looks after the waters of the four Atlantic Provinces and joins the waters that Captain Bailly explained, those of the Bay of Chaleur.

**Mr. Harquail:** Yes, and who else serves with you?

**Capt Latter:** There is a board of six directors, Order in Council appointments, who set the general policy. I am a full-time employee, and we have five officers: a director of operations, an administrative officer, a treasurer and a secretary; plus clerical and steno help or a total of 14.

**Mr. Harquail:** And the pilots are employees of the Ministry of Transport?

**Capt Latter:** No, the pilots are employees of the Atlantic Pilotage Authority, a Crown "D" corporation.

**Mr. Harquail:** I see. I am fairly new to this Committee, Captain, so I am just interested in learning more about the Chaleur area. You have people in there. How many pilots do you have in there?

**Capt Latter:** We have two pilots in the Dalhousie area who do the Bay of Chaleur and the Restigouche River. From there and down the coast we have pilots in Caraquet; we have pilots in the Miramichi; we have pilots in Buctouche, Pictou, Pugwash, right down the coastline; four pilots as I explained on P.E.I.; we have pilots in Corner Brook in Newfoundland, pilots in Stephenville, Port aux Basques, in St. John's and Holyrood, and in Botwood.

**Mr. Harquail:** The two in the Chaleur area are permanent pilots?

[Interprétation]

**Capt Latter:** En fait le manuel fait partie des règlements de l'administration touchant les procédures fondamentales en vigueur pour les appels d'offre et l'Auditeur général comme le ministère l'ont approuvé. On a également assorti les règlements de l'administration d'une clause sur les conflits d'intérêt. Le manuel des procédures d'exploitation contient également un manuel détaillé de procédures à utiliser pour les appels d'offre.

**M. Forrestall:** Est-ce que cela s'applique également aux autres administrations de pilotage?

**Capt Latter:** Je ne sais pas mais nous avons préparé ce manuel avec l'aide des responsables de l'administration du matériel au ministère des Transports, pour ce qui est des appels d'offres et avec le personnel du cabinet du ministre pour ce qui est des conflits d'intérêts.

**M. Forrestall:** Merci monsieur le président. Merci capitaine Latter.

**Le président:** Merci monsieur Forrestall. Monsieur Harquail, avez-vous une question à poser?

**M. Harquail:** Merci monsieur le président. Je m'intéresse toujours particulièrement aux organigrammes. Êtes-vous le président...

**Capt Latter:** Je suis le président de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont relèvent les eaux qui baignent les quatre provinces de l'Atlantique et qui sont reliées à la Baie des Chaleurs comme vous l'a expliqué le capitaine Bailly.

**M. Harquail:** Qui sont vos collaborateurs?

**Capt Latter:** Il y a un conseil de six directeurs, nommés par décret en conseil qui établissent la politique générale. Je suis employé à plein temps et j'ai sous mes ordres cinq personnes, un directeur des opérations, un agent administratif, un trésorier et une secrétaire en plus d'un personnel de soutien administratif, au total 14 personnes.

**M. Harquail:** Les pilotes sont-ils des employés du ministère des Transports?

**Capt Latter:** Non, les pilotes sont des employés de l'Administration de pilotage de l'Atlantique qui est une société de la Couronne de l'annexe «D».

**M. Harquail:** Je vois. Je ne fais pas partie de ce Comité depuis très longtemps et je m'intéresse tout particulièrement à la région de la Baie des Chaleurs. Vous avez du personnel là-bas n'est-ce pas? Combien de pilotes s'y trouvent-ils?

**Capt Latter:** Nous avons deux pilotes dans la région de Dalhousie qui s'occupent également de la Baie des Chaleurs et de la rivière Restigouche. A partir de là, dans les autres ports de la côte, nous avons un pilote à Caraquet, des pilotes à Miramichi et des pilotes à Buctouche, Pictou, Pugwash. Nous avons quatre pilotes à l'Île du Prince Édouard de même que des pilotes à Stephenville, Port aux Basques, St-Jean et Holyrood, de même qu'à Botwood.

**M. Harquail:** Les pilotes qui sont dans la région de la Baie des Chaleurs sont-ils permanents?



[Text]

**Capt Latter:** They are full-time employees.

**Mr. Harquail:** But you concern yourself with providing a service; you do not concern yourself so much with administrative or decision-making matters of where business will go or how it will be directed, that type of thing.

**Capt Latter:** No, we answer many inquiries from shipping interests wanting to know what the costs would be if they established here or there, but we do not make any of those types of decisions.

**Mr. Harquail:** You have no preferences or priorities.

**Capt Latter:** We have to be very careful not to. We are a regional body and we answer questions when asked but we have no say in the decision of where a business may establish itself or what ships are going to what ports.

**Mr. Harquail:** What is the status of the other members on your board? Who are these people?

**Capt Latter:** One is a retired pilot, one is an active pilot. The other three are members of industry who are involved in the shipping business. One is a manager of a large shipping company in Halifax, one has his own shipping agency in Saint John, New Brunswick, and the other is a shipper of potatoes and pulpwood out of Prince Edward Island.

**Mr. Harquail:** There was a question put to me some time ago about the depth at the new facilities at Dalhousie. There seemed to be one thought that it was, I do not know, say a 29-foot draught, and then someone else had another view that possibly there had to be more dredging.

**Capt Latter:** It is currently restricted to 25 feet. The dock was placed at the wrong angle, it is a terrible approach, and we have at present restricted it to 25 feet. Unless more dredging is done there, it will have to stay at that in the interests of safety.

**Mr. Harquail:** Where do you people go and how far do you go when you are faced with a problem like this? What do you do?

**Capt Latter:** We do a survey of the area, discuss it with the pilots who after all are the technical experts, meet with other government departments and agencies and come up with a decision as to where the safety factor is. We have had them inside of Douglas Island at 27 feet but in daylight hours only.

**Mr. Harquail:** What is the status of that problem right now?

**Capt Latter:** That is where it stands, sir. Industry wants the deeper draught there. We are saying: we are sorry, we just cannot put you in there with safety. There are no tow boats there, there is no assistance in any way.

• 2140

**Mr. Harquail:** Who sets the official standard of what the draft is? Is it a result of a report or a finding by the Ministry of Transport or do you people say what it is?

[Interpretation]

**Capt Latter:** Ce sont des employés à plein temps.

**M. Harquail:** Vous vous occupez de fournir un service; vous ne vous occupez cependant pas de détails administratifs ou de prendre des décisions pour voir où ira le trafic, etc.

**Capt Latter:** Non, nous répondons à des demandes que l'on nous fait, alors que des propriétaires de bateau nous demandent ce qu'il en coûterait pour s'établir là ou là mais ce n'est pas nous qui décidons.

**M. Harquail:** Vous n'avez pas de préférence, de priorités.

**Capt Latter:** Nous nous gardons bien d'en avoir. Nous sommes un organisme régional et nous répondons aux questions qu'on nous pose. Nous ne pouvons pas décider où le trafic se rendra ou encore dans quel port se rendra tel ou tel bateau.

**M. Harquail:** Quel est le statut des autres membres de votre conseil? Qui sont ces gens?

**Capt Latter:** L'un d'entre eux est un pilote à la retraite et l'autre est un pilote qui navigue toujours. Les trois autres font partie de l'industrie et s'occupent d'expédition. L'un d'entre eux est administrateur d'une société d'expédition de Halifax alors que l'autre a sa propre société d'expédition à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. Le troisième est expéditeur de pommes de terre et de pulpe à partir de l'Île du Prince-Édouard.

**M. Harquail:** On m'a posé une question récemment sur la profondeur des installations portuaires de Dalhousie. Je crois qu'il s'agissait d'une profondeur de 29 pieds et que quelqu'un continuait de prétendre que l'on devrait probablement draguer encore plus.

**Capt Latter:** La profondeur est de 25 pieds pour l'instant. Le quai a été mal orienté et l'accès est très difficile. La profondeur est pour l'instant restreinte à 25 pieds. A moins que l'on effectue d'autres opérations de dragage, les choses demeureront ainsi à cause de considérations de sécurité.

**M. Harquail:** Que pouvez-vous faire quand vous avez un problème de ce genre? Que faites-vous?

**Capt Latter:** Nous examinons la situation et nous en parlons avec les pilotes qui sont à toutes fins pratiques nos experts techniques; nous en parlons avec les responsables des ministères et des organismes et nous prenons une décision quant à la sécurité. A l'Île Douglas, le tirant d'eau est de 27 pieds mais utilisable que de jour.

**M. Harquail:** Où en est ce problème pour l'instant?

**Capt Latter:** Il en est là, monsieur. L'industrie voudrait que le tirant d'eau soit plus profond mais nous disons qu'il nous est impossible de leur permettre de le faire pour des raisons de sécurité. Il n'y a pas de remorqueur là-bas, il n'y a pas d'aide de toute façon.

**M. Harquail:** Qui établit les normes de tirant d'eau? Est-ce que ces normes sont établies à la suite d'un rapport ou de conclusions du ministère des Transports, ou est-ce vous qui le faites?

[Texte]

**Capt Latter:** If we are asked to take a ship into a dock, and in the advice of the pilot or the pilot's committee there is not enough water there, we look at it, we have Hydrographic take soundings for us and then we set the decision as to what the draft will be going in or coming out.

**Mr. Harquail:** Well, it would seem to me with that type of facility, and especially considering the federal expenditure that took place there for the new facility to service that industry and others who want to use that port facility, that something should be a little more concrete than somebody has this opinion, the port authority says it is something else and the Ministry of Transport may say something, the pilot authority says no depending on the weather, if it is daylight or it is in the evening, we will say yes or no. Have there been situations where ships have arrived there and have been told they had to stand off or they were not able to stay in the stream, they were not able to come into dock?

**Capt Latter:** This has happened but they have been forewarned. We have what are known as local advisory committees in all these areas and we meet with industry and representatives from the Coast Guard and the Hydrographic Service, Environment. So industry is aware of our problems and what we are faced with. It is not as if a ship arrives and all of a sudden finds it cannot enter the port. They are well advised ahead of time of what our restrictions are and the reasons for them.

**Mr. Harquail:** Along the same line of questioning, you do agree then that it is not good policy to have what might be considered a conflict or a problem existing that is not being resolved.

**Capt Latter:** There are so many agencies and government departments involved in marine that it is very difficult sometimes to have one's thumb on the whole thing. Mr. Illing who is here tries to do this but it is practically an impossibility, particularly when you get down to the level of Dalhousie. Public Works installed a dock there. They did not ask anybody for marine advice as to how the dock should be angled until it was already there. They did not know pilots existed. Then the dredging had to be done. It is unfortunate but it does happen. It is no good closing our eyes and saying it does not.

**Mr. Harquail:** Well, what court of resort do you have in resolving your differences and problems? Who listens to you?

**Capt Latter:** Industry listen to us and then I assume do what they feel necessary to put pressure on the various people who have to correct the situation.

**Mr. Harquail:** Would industry be correcting that problem?

**Capt Latter:** Industry would no doubt be lobbying to have the problem corrected. We cannot do this. We can just say: the problem is there and until it is resolved, we cannot help you.

**Mr. Harquail:** Oh, you do not make recommendations or reports?

[Interprétation]

**Capt Latter:** Si on nous demandait de faire entrer un bateau dans un bassin et si le pilote ou un comité de pilotes disait qu'il n'était pas assez profond, nous effectuerions un relevé et nous prendrions une décision sur les besoins quant au tirant d'eau pour entrer et pour sortir.

**M. Harquail:** A mon avis, étant donné la somme dépensée par le gouvernement fédéral pour mettre à la disposition de l'industrie et d'autres clients de nouvelles installations, on devrait compter sur des normes un peu plus précises et ne pas s'en remettre à des opinions diverses, aux autorités portuaires, au ministère des Transports, aux pilotes, et que sais-je encore? On ne devrait pas parler du temps, du fait qu'il fait jour ou qu'il fait nuit. Est-il arrivé que des bateaux se présentent au port et doivent attendre sans pouvoir rester dans le golfe, sans pouvoir entrer dans le bassin?

**Capt Latter:** Cela est arrivé mais on les avait prévenus. Des comités consultatifs locaux sont organisés dans toutes ces régions et nous consultons les représentants de l'industrie, de la garde côtière et du service hydrographique du ministère de l'Environnement. Les représentants de l'industrie connaissent les problèmes auxquels nous faisons face. Il n'arrive pas qu'un bateau se présente et se voit refuser l'entrée du port. Les bateaux sont prévenus d'avance des restrictions que nous imposons et des raisons pour le faire.

**M. Harquail:** Croyez-vous qu'il soit bon qu'une situation de conflit soit tolérée et que l'on néglige de résoudre le problème?

**Capt Latter:** Il y a tant d'organismes et tant de ministères gouvernementaux en cause dans ce domaine qu'il est difficile parfois de cerner un problème. M. Illing qui est ici essaie de le faire mais c'est à peu près impossible, surtout lorsque l'on creuse au niveau actuel de Dalhousie. Le ministère des Travaux publics a installé un quai là-bas. Il n'a pas demandé de conseil à personne sur la façon de l'orienter jusqu'au moment où le quai était en place. Il ne savait pas qu'il existait des pilotes et c'est alors qu'on a dû procéder au dragage. C'est malheureux, mais ce sont des choses qui arrivent. Rien ne sert de le nier.

**M. Harquail:** A quels tribunaux peut-on s'adresser pour résoudre un conflit ou un problème? Qui vous écouterait?

**Capt Latter:** Les représentants de l'industrie nous écoutent et après cela ils font ce qu'ils jugent nécessaire pour faire des pressions sur diverses personnes afin de redresser la situation.

**M. Harquail:** Serait-ce à eux de résoudre un tel problème?

**Capt Latter:** Il ne fait pas de doute que l'on ferait des pressions sur eux pour qu'ils le fassent. Nous ne pouvons pas le faire. Nous ne pouvons que dire: le problème existe et tant qu'il ne sera pas résolu, il est inutile de compter sur nous.

**M. Harquail:** Vous ne faites pas de recommandations ou de rapports?



[Text]

**Capt Latter:** Oh, yes, we make recommendations and give them to industry; we give them to the other departments as well.

**Mr. Harquail:** Federal departments?

**Capt Latter:** Federal departments, yes.

**Mr. Harquail:** What reaction are you getting from federal departments?

**Capt Latter:** From the Coast Guard we have had excellent reaction. They have put in a set of ranges for us which has helped to get us in and out of there. What Public Works has done in the way of doing some more dredging, I really do not know. We have had excellent response from the Department of the Environment in the way of new charts and new soundings.

**Mr. Harquail:** You have that now.

**Capt Latter:** We have that now. We can sneak in there, depending on the wind and the tidal conditions there, at 27 or 28 feet, but it is touch and go. And it is in daylight only.

**Mr. Harquail:** Do you have any estimate of the dredging or the cost that would be involved to bring it to what you people would be happy with?

**Capt Latter:** I have no estimate of the cost but we would like to see at least another 5 feet dredged inside that dock. But I understand from the engineers it has something to do with the way the dock is built. Should they dredge it, there may be a fall-out from underneath the dock. I have no idea of the cost.

**Mr. Harquail:** So, is that part of the dilemma or is it a standoff at the moment?

**Capt Latter:** From our point of view, the dilemma is that it is just not safe to put a ship in there at the draft that industry were told they could use. And we have given the reasons for it. We got aids in from the Coast Guard to help us the best we can. However, it has not solved the problem in total. Whether the Dalhousie Port Commission are approaching Public Works and dealing with people in Ottawa, I really do not know. But checking there is going to be the only solution.

**Mr. Harquail:** So the situation continues.

**Capt Latter:** The situation continues. It has been going on since early last fall when the first ship arrived.

• 2145

**Mr. Harquail:** How is the service at the west end, where they have the ore going out, there?

**Capt Latter:** There is no problem, there. The dock needs some repairs and, again, this has been pointed out to industry and Public Works. But as far as traffic is going in and out there, there is no problem, either at the main ore dock or at the old paper dock. There is no problem.

**Mr. Harquail:** What is the present condition, or status, at the Campbellton wharf?

**Capt Latter:** The Campbellton wharf is just junk. We have the odd tanker in there but you would not dare lay any cargo on the Campbellton wharf. It is eroded away. Very few ships go above Dalhousie, now. There is the odd tanker.

[Interpretation]

**Capt Latter:** Mais si, nous faisons des recommandations et nous les transmettons aux représentants de l'industrie de même qu'aux autres ministères.

**M. Harquail:** Les ministères du gouvernement fédéral?

**Capt Latter:** Oui.

**M. Harquail:** Et comment réagissent-ils?

**Capt Latter:** La garde côtière réagit très bien, elle installe même des balises qui nous permettent d'entrer et de sortir. Je ne sais pas si le ministère des Travaux publics a fait le nécessaire pour poursuivre le dragage. Le ministère de l'Environnement a très bien réagi et nous a donné de nouveaux diagrammes et de nouveaux relevés.

**M. Harquail:** Et vous les avez en ce moment?

**Capt Latter:** Oui. Nous pouvons y entrer suivant les conditions de vent et de marée, à 27 ou 28 pieds, mais c'est encore précaire et il faut que ce soit de jour.

**M. Harquail:** Avez-vous une estimation du coût du dragage ou de ce qu'il en coûterait pour que vous soyez satisfaits?

**Capt Latter:** Je n'ai pas d'estimation de coût, mais je peux dire qu'il faudrait approfondir le bassin d'environ cinq pieds. Les ingénieurs disent que la façon dont le bassin est construit y est pour quelque chose. Si on draguait encore plus, le fond s'écroulerait. Je ne sais pas ce qu'il en coûterait.

**M. Harquail:** Cela fait donc partie du dilemme qui fait que les choses s'étiolent pour le moment.

**Capt Latter:** A notre avis, il n'est pas prudent d'y faire entrer un bateau étant donné le tirant d'eau que peut utiliser l'industrie. Nous avons expliqué à ses représentants quelles étaient les raisons et nous pouvons compter sur l'aide de la garde côtière. Cependant cela n'a pas résolu le problème complètement. Je ne sais pas si la Commission du port de Dalhousie est intervenue auprès du ministère des Travaux publics à Ottawa. Mais le dragage représente la seule solution.

**M. Harquail:** La situation ne change donc pas.

**Capt Latter:** Non, cela dure depuis l'automne dernier alors que le premier bateau est arrivé.

**M. Harquail:** Et comment va le service à la limite ouest, où l'on transporte du minerai?

**Capt Latter:** Il n'y a pas de problèmes là-bas. Le quai a besoin de réparations, et on en a déjà informé l'industrie concernée et le ministère des Travaux publics. Mais pour ce qui est du trafic qui rentre et qui sort, il n'y a pas de problèmes au quai principal réservé au minerai, ni au quai du vieux papier. Il n'y a pas de problèmes.

**M. Harquail:** Et quelle est l'état actuel du quai de Campbellton?

**Capt Latter:** Le quai de Campbellton est en piètre état. On y voit parfois un pétrolier, mais il serait périlleux de déposer des marchandises sur ce quai. Il tombe en morceaux. Très peu de bateaux vont maintenant plus loin que Dalhousie. Il y a de temps en temps un pétrolier qui y va.

[Texte]

**Mr. Harquail:** But the situation is okay, for the foreseeable coming years, to bring tankers in? Oil tankers would have no trouble?

**Capt Latter:** As far as the draught goes, there is no problem with draught there, no. The dock itself, for the general cargo, would have to have a lot of work done on it. But there has been no general cargo up there.

**Mr. Harquail:** No. There is a very narrow channel coming up the Restigouche in there, which discourages any sizable ship.

**Capt Latter:** Yes. That is right, and particularly today, where ships tend to become larger. They want a full load when they come out. They do not want to have to go over to P.E.I., to top off, and this sort of thing.

**Mr. Harquail:** I believe the condition of the existing wharf is due to the fact that it is a municipal wharf, now, and not a federal wharf?

**Capt Latter:** That is right. We have had consultation with the mayor of Campbellton, on this. It is a municipal problem. Funds have been requested from the provincial government but nothing has come forth as yet.

**Mr. Harquail:** There is no great demand or need for dredging, up in that area?

**Capt Latter:** No. The ice does the dredging for us, in the winter, there. Any bars, that build up during the summer, are taken out by the ice when it comes down in the winter.

**Mr. Harquail:** I see.

I want to come back to the situation at Dalhousie. What directives or instructions do the pilots have, in terms of servicing the ships, that would be coming in to dock to take the paper cargo out of the I.P. mill?

**Capt Latter:** At the new Douglas Island wharf? They have been instructed to inform the masters that there are 25 feet of water, there. If the tidal conditions are right, if the wind is right, and, as you know, the water builds up in that basin, and if the pilot, in his wisdom, thinks there may be 26 or 27 feet, there, he is instructed to tell the master this. Most masters say: "Well, we will take a chance on it." Other masters say, "If the water is not there in the chart, I am not going," and advise their owners accordingly.

**The Chairman:** Last question, Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** What would be the largest type of ship that would be expected to come into the new Douglas Island wharf?

**Capt Latter:** Oh, about 30,000 tons, theoretically.

**Mr. Harquail:** And what draught would that require, to come in, safely?

**Capt Latter:** A full load should require about 32 feet and there is no way that it can be done there.

[Interprétation]

**M. Harquail:** Mais la situation est adéquate pour les années à venir, pour les navires citernes? Les pétroliers n'ont aucun problème?

**Capt Latter:** Il n'y a pas de problèmes là-bas, en ce qui concerne le tirant d'eau. Mais pour des marchandises ordinaires, il faudrait faire beaucoup de travaux sur le quai lui-même. Mais on ne s'en est pas servi pour les marchandises ordinaires.

**M. Harquail:** Non. Il y a un passage extrêmement étroit sur la Restigouche, en y allant, ce qui décourage tout navire important.

**Capt Latter:** Oui. Cela est exact, et d'autant plus qu'aujourd'hui les bateaux ont tendance à être plus gros. Ils veulent être chargés à bloc lorsqu'ils sortent. On ne veut pas se voir obligés d'aller à l'Île-du-Prince-Édouard compléter la cargaison.

**M. Harquail:** Je crois que la mauvaise condition du quai existant est attribuée au fait qu'il s'agit maintenant d'un quai municipal et non pas fédéral.

**Capt Latter:** C'est exact. Nous avons consulté le maire de Campbellton à ce sujet. C'est un problème municipal. On a bien demandé des fonds au Gouvernement provincial, mais on a encore rien reçu.

**M. Harquail:** Il n'y a pas de demandes ou de besoins de dragage dans cette région?

**Capt Latter:** Non. La glace fait ce travail pour nous à la fin de l'hiver. Tout blocage qui a pu s'accumuler pendant l'été est éliminé par la glace lorsqu'elle descend en hiver.

**M. Harquail:** Je vois.

Pour revenir à la situation de Dalhousie, quelles directives a-t-on adressées aux pilotes pour le service des bateaux qui arrivent pour prendre une cargaison de papier à l'usine I.P.?

**Capt Latter:** Au nouveau quai de l'île Douglas? On leur a dit d'informer les capitaines qu'il y a une profondeur de 25 pieds d'eau. Si les conditions de marée et de vent sont bonnes, car vous savez que l'eau s'accumule dans ce bassin, et si le pilote croit qu'il peut y avoir 26 ou 27 pieds, il doit en informer le capitaine. La plupart des capitaines répondent, «eh bien, nous allons tenter notre chance». D'autres disent, «s'il n'y a pas assez d'eau, d'après les cartes, moi, je n'y vais pas» et ils expliquent la situation à leur propriétaire.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Quelle est la dimension du plus grand bateau qui puisse arriver jusqu'au nouveau quai de l'île Douglas?

**Capt Latter:** Oh, aux environs de 30,000 tonnes en principe.

**M. Harquail:** Et quelle profondeur faudrait-il pour qu'un tel bateau puisse y rentrer?

**Capt Latter:** Un bateau chargé à plein a normalement besoin de 32 pieds de profondeur, ce qui est absolument impossible à cet endroit.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, in connection with the misplacing of this dock; what was the reason, in your opinion, that it got misplaced? Was there consultation with pilots, was there consultation with captains, was there consultation with industry, before it was constructed?

**Capt Latter:** I assume there was consultation with industry. There was no consultation with pilots. Although hindsight is cheap, the reason, that it was placed where it was, was a matter of economics. To tilt it out, any farther, meant building in deeper water, which raised the financial cost a bit, from the engineering point of view.

**Mr. McCain:** But you said it was in the wrong direction.

**Capt Latter:** The angle was wrong, sir. There was an island and they filled in behind the island and built the dock at the wrong angle, coming up the river. So you have to make a turn to come in alongside of it. Much the same thing was done at the dock, for Golden Eagle, in Quebec. Those were cases of engineers trying to save money, and I can understand that. But there was no consultation with the people, who have to take the ships to and from the docks, until it was too late.

**Mr. McCain:** You may not be able to answer this question but I have to ask it. Is there any expertise, in navigation, in the Department of Transport group that designs docks to their locations?

**Capt Latter:** The Department of Transport has plenty of navigational expertise but it is the Department of Public Works that build the docks.

**Mr. McCain:** But does not the Department of Transport design them?

**Capt Latter:** I cannot answer that, sir. I really do not know.

**Mr. McCain:** Well, it is rather a sad state of affairs. This is the second one, in New Brunswick, that has been badly executed. The Rodney Terminal, and its cost and engineering, leaves much to be desired. Now, we have got another one in the same boat.

I would like to ask you another question. Why would Campbellton approach the Province of New Brunswick to fix the wharf? Why would not the federal government be approached? I know it is municipally owned but the province is not in the wharf business.

• 2150

**Capt Latter:** I really do not know, sir; that is political with the Mayor of Campbellton. Whom he approaches I do not know, but that is who he did approach.

**Mr. McCain:** Well, I suppose, as a provincial child he felt he had to start there but it seems to me that the dock structure, and the salt water dock structure particularly, should definitely be a national responsibility. It should not be a provincial one, though the Provinces of Nova Scotia and New Brunswick both have had to participate in the construction.

[Interpretation]

**Le président:** Merci, monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci.

**Le président:** M. McCain a la parole.

**M. McCain:** Monsieur le président, au sujet du mauvais emplacement de ce quai, pourquoi croyez-vous qu'on a choisi cet endroit? Y a-t-il eu consultation avec les pilotes, avec les capitaines, et avec l'industrie avant qu'il ne soit construit?

**Capt Latter:** Je suppose qu'on a consulté l'industrie. On n'a pas consulté les pilotes. Il est facile de tout comprendre après le fait, mais si on l'a placé à cet endroit, c'était pour des raisons d'économie. De l'incliner un peu plus au large aurait nécessité une construction en eau plus profonde, ce qui augmentait les coûts de la construction.

**M. McCain:** Mais vous avez dit que le quai pointait dans le mauvais sens.

**Capt Latter:** C'est l'angle qui est fautif, monsieur. Il y avait une île à cet endroit. On a rempli le canal derrière l'île pour construire le quai à un mauvais angle, par rapport à la rivière. On est donc obligés de virer de bord pour pouvoir se mouiller. On a fait la même chose au quai de la société Aigle d'Or à Québec. Il s'agissait encore de faire faire des économies par des ingénieurs, et je comprends bien cela. Mais on n'a pas consulté les gens qui sont responsables d'amener et d'emmener les bateaux, du moins jusqu'à ce qu'il soit trop tard.

**M. McCain:** Vous ne pourrez peut-être pas répondre à cette question, mais je dois vous la poser. La direction du ministère des Transports qui est responsable de la conception et de l'emplacement des quais a-t-elle une certaine expertise dans le domaine de la navigation?

**Capt Latter:** Le ministère des Transports a beaucoup d'expertises dans le domaine de la navigation, mais c'est le ministère des Travaux publics qui construit les quais.

**M. McCain:** Mais la conception est la responsabilité du ministère des Transports?

**Capt Latter:** Je n'en sais rien, monsieur.

**M. McCain:** Eh bien, c'est vraiment dommage. Voilà la deuxième fois qu'on construit mal un quai au Nouveau-Brunswick. Le terminal de Rodney laisse beaucoup à désirer, autant du point de vue des coûts que de sa construction. Et voilà que cela nous arrive une deuxième fois.

J'ai une autre question à vous poser. Pourquoi la municipalité de Campbellton s'est-elle adressée à la province du Nouveau-Brunswick pour réparer le quai? Pourquoi pas au gouvernement fédéral? Je sais bien que le quai appartient à la municipalité, mais la province n'y connaît vraiment pas grand-chose.

**Capt Latter:** Je n'en sais rien, monsieur; c'est une considération politique qui concerne le maire de Campbellton. Je ne sais pas à qui il doit s'adresser, mais je sais à qui il s'est adressé.

**M. McCain:** Eh bien, je suppose qu'en enfant de la province, il a cru bon de commencer par elle, mais je crois bien que la structure des quais, et surtout des quais en eau salée, doit relever de la responsabilité nationale. Cela ne doit pas relever de la province, bien que les provinces de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont dû, toutes les deux, participer à la construction de quais.

[Texte]

I would certainly disagree that it is a provincial responsibility on the salt water areas. It is a national responsibility, it is part of the transportation requirement of this nation, Mr. Chairman, and it certainly should be the federal responsibility to come in and repair such situations as that and correct their own errors. After they have made them, if they are not capable of supplying the need of the industry at the source, then they should correct them in some way—by dredging, by reconstruction or perhaps by extension if necessary.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. We do not have any more questions so I would like to thank you again, Captain Latter.

**Capt Latter:** Thank you, sir.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** For the information of the Committee, we will meet tomorrow, Tuesday, May 4, at 11 a.m. and we will have the Great Lakes Pilotage Authority with us.

The Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

Je m'oppose vigoureusement à l'idée d'une responsabilité provinciale pour les constructions en eau salée. Cela relève de la responsabilité nationale, cela fait partie des besoins nationaux en matière de transport, et c'est au fédéral d'intervenir et de corriger ses propres erreurs dans de pareilles circonstances. Si c'est le seul moyen de répondre aux besoins des industries concernées, le gouvernement doit corriger la situation en draguant, en reconstruisant ou en prolongeant les quais.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Nous n'avons plus de questions à vous poser, et je vais donc vous remercier, capitaine Latter.

**Capt Latter:** Merci.

**Des voix:** Bravo!

**Le président:** Pour la gouverne des membres du Comité, nous allons tenir une réunion demain, le mardi 4 mai à 11 h 00 du matin, et nos témoins seront les représentants de l'administration de pilotage des Grands Lacs.

La séance est levée.









WITNESSES—TÉMOINS

*From the Atlantic Pilotage Authority:*

Captain A. D. Latter, Chairman.

*From the Laurentian Pilotage Authority:*

Captain Paul Bailly, Chairman

*De l'Administration de pilotage de l'Atlantique:*

Capitaine A. D. Latter, Président

*De l'Administration de pilotage des Laurentides:*

Capitaine Paul Bailly, Président

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 56

Tuesday, May 4, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CA1 XC 27  
-182  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 56

Le mardi 4 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

### RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Vote 90—Great Lakes  
Pilotage Authority, Ltd.,  
under TRANSPORT.

### CONCERNANT:

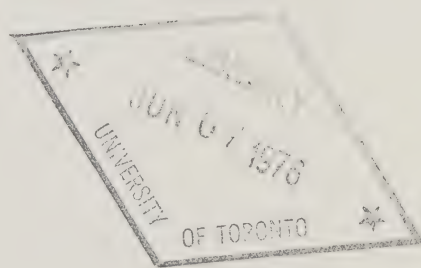
Budget principal 1976-1977  
Crédit 90—Administration de  
pilotage des Grands Lacs, Ltée  
sous la rubrique TRANSPORTS.

### WITNESSES:

(See back cover)

### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Alexander	Goodale
Condon	Harquail
Douglas (Bruce-Grey)	Hnatyshyn
Forrestall	Holt (Mrs.)
Fortin	Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Loiselle (Chambly)	McCain
Loiselle	McGrath
(Saint-Henri)	McIsaac
Lumley	Rodriguez
Marshall	Watson—(21)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, May 4, 1976:

Mr. Alexander replaced Mr. Whittaker.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 4 mai 1976:

M. Alexander remplace M. Whittaker.

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

TUESDAY, MAY 4, 1976  
(58)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Alexander, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Horner, Loiselle (Saint-Henri) and Lumley.

*Other Member present:* Mr. McRae.

*Witnesses: From the Great Lakes Pilotage Authority:* Mr. Frank E. Jackson, Chairman; Captain Jackson Brooks, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. (See *Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976.*)

The Chairman called vote 90 relating to the Great Lakes Pilotage Authority.

The witnesses answered questions.

At 12:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 4 MAI 1976  
(58)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10, sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Alexander, Campbell (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul), Collenette, Condon, Forrestall, Goodale, Harquail, Horner, Loiselle (Saint-Henri) et Lumley.

*Autre député présent:* M. McRae.

*Témoins: De l'Administration de pilotage des Grands Lacs:* M. Frank E. Jackson, président; Capitaine Jackson Brooks, directeur général.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mardi 25 février 1976, portant sur le Budget principal sous la rubrique Transports de l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (Voir *procès-verbal du mardi 7 avril 1976.*)

Le président met en délibération le crédit 90 portant sur l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 4, 1976

[Text]

**The Chairman:** Order, please. We have a sufficient quorum to begin the questioning. I call Vote 90 relating to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.

## TRANSPORT

Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.

Vote 90—Budgetary—Payment to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., upon application by the Minister, to be applied... period April 1, 1976 to March 31, 1977—\$1,296,000

We have with us this morning representatives of the Great Lakes Pilotage Authority: Mr. Frank E. Jackson, Chairman, and Captain Jackson Brooks, Comptroller. I am sorry, Mr. R. M. Childerhose is the Comptroller. Also we have with us, Mr. Jackson Brooks, Captain.

• 1110

There will be no opening statement and we are now open for questions. Who will have the privilege of being the first questioner, this morning? Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, apart from welcoming the gentlemen with us this morning, perhaps, for the sake of continuity, I should ask a question or two in the area of rate and rate increases. Has the Authority, now, in front of the Transport Commission, an application for an increase in pilotage fees?

**Mr. Frank E. Jackson (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority):** We had an application in for an increase of 25 per cent, in tariff rates, and the CTC had a hearing into this application in March of this year. I recommended that the 25 per cent increase in our old rates be applied.

**Mr. Forrestall:** Be applied? So, when will that go into effect?

**Mr. Jackson:** Now.

**Mr. Forrestall:** It is in effect, now, at the commencement of this shipping season?

**Mr. Jackson:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Has there been any reference of that increase to the Anti-Inflation Board?

**Mr. Jackson:** I understand that, if you operate from a deficit position, that the percentage increase is not that important. But, if the CTC recommends something, it must check it out with the Anti-Inflation Board and I understand that this was done.

**Mr. Forrestall:** So you feel confident that the increase will not be, then, challenged in any way.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 mai 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre. Nous avons un quorum suffisant pour commencer les questions. Je mets en délibération le crédit 90 de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée.

## TRANSPORTS

Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée

Crédit 90—Budgétaire —paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée, sur demande du ministre, à valoir sur l'excédant des dépenses sur les recettes de ladite administration au cours de la période allant du premier avril 1976 au 31 mars 1977—\$1,296,000

Nous accueillons ce matin le représentant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs: M. Frank E. Jackson, président, et le capitaine Jackson Brooks, contrôleur. Je m'excuse, M. R. M. Childerhose est le contrôleur. Nous avons également avec nous M. Jackson Brooks, capitaine.

Il n'y aura pas de remarques préliminaires. Nous passons aux questions. Qui aura le privilège de poser les premières questions ce matin? Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je devrais peut-être, afin d'assurer la continuité, non seulement souhaiter la bienvenue à ces messieurs ce matin, mais également poser une ou deux questions au sujet des tarifs et leur augmentation. Est-ce que l'administration a déjà déposé à la Commission des Transports une demande d'augmentation de ses tarifs de pilotage?

**M. Frank E. Jackson (président, Administration de pilotage des Grands Lacs):** Nous avons présenté une demande d'augmentation de 25 p. 100 des tarifs et la Commission canadienne des Transports a tenu une audience sur cette demande en mars de cette année. J'ai recommandé que l'on applique cette augmentation de 25 p. 100 à nos anciens tarifs.

**M. Forrestall:** Appliqué? Quand cette augmentation entrera-t-elle en vigueur?

**M. Jackson:** Maintenant.

**M. Forrestall:** Elle est déjà en vigueur, au début de la saison de navigation?

**M. Jackson:** Oui.

**M. Forrestall:** Est-ce que cette augmentation a été soumise à la Commission anti-inflation?

**M. Jackson:** Je crois savoir que, en cas de situation déficitaire, le pourcentage d'augmentation n'est pas très important. Néanmoins, si la CCT fait une recommandation, elle doit vérifier avec la Commission anti-inflation, ce qui a été fait, je crois.

**M. Forrestall:** Vous ne croyez donc pas que l'augmentation sera mise en doute d'une quelconque façon?

[Texte]

Will the 25 per cent increase give the effect of making your operation, a break-even proposition?

**Mr. Jackson:** No. We did some calculations, about a year ago, and, in order to reach the break-even point, as of then, we would have needed to have an increase of something in the order of 67 per cent. Our approach has been to become self-sufficient by the end of the seventies and, in order to do this, we feel that smaller percentage increases, progressing up to self-sufficiency, is the answer.

**Mr. Forrestall:** When will you make your next application for an increase?

**Mr. Jackson:** I am not too sure about this, now, but, if I were to guess, I would say: "In about a year."

**Mr. Forrestall:** You will allow a full year to elapse before you make further application. Unlike the Atlantic Pilotage Authority, who want it every other month in great galloping amounts, you are content to wait a year. What is your deficit this year?

**Mr. Jackson:** Our deficit, for this past year, is \$1,216,000. We have budgeted \$1,296,000 for next year. The following year there is a deficit of \$488,000. That brings us up to 1978-79 year, when we should be in the black perhaps by \$200,000.

**Mr. Forrestall:** That is commendable.

**Mr. Jackson:** These are just all guestimates at this time, especially when you get that far away. It depends up on what increases in tariffs we get, etc.

**Mr. Forrestall:** As a policy, do you have a minimum and a maximum, or what form do you use for the application of a pilotage fee?

**Mr. Jackson:** We have a basic fee and, then, for different sized vessels, we apply a factor which has been calculated on the dimensions of the vessels and this sort of thing.

**Mr. Forrestall:** What is the ...

• 1115

**Mr. Jackson:** I should say that I am rather new in this position so, if, at any time, I say something that is not quite right, I would like my people here to jump in and correct me, if that is all right with you.

**Mr. Forrestall:** What is the basic fee?

**Mr. Jackson:** I am sorry.

**Mr. Forrestall:** What is the basic fee?

**Mr. Jackson:** Well, it is a different amount, for different areas, as the vessel progresses through different districts within our authority-region. For example, we have four different districts and ...

**Mr. Forrestall:** Well, do you have over-all, then, a minimum and a maximum charge?

**Mr. Jackson:** No, it is an amount from one point to another varying across the whole ...

**Mr. Forrestall:** Varying according to the size of the ship?

**Captain Jackson Brooks (Great Lakes Pilotage Authority):** Bear in mind the size of the locks, sir.

[Interprétation]

Est-ce que cette augmentation de 25 p. 100 aura pour effet de rentabiliser vos services?

**M. Jackson:** Non. Nous avons fait des calculs il y a un an et, si nous voulions atteindre le seuil de rentabilité, nous aurions dû à l'époque obtenir une augmentation de l'ordre de 67 p. 100. Nous visons à devenir rentables vers la fin des années 70 et, afin d'atteindre ce but, nous estimons qu'il faut procéder par petites augmentations jusqu'à atteindre ce seuil de rentabilité.

**M. Forrestall:** Quand ferez-vous une autre demande d'augmentation?

**M. Jackson:** Je ne le sais pas maintenant, mais je suppose que ce sera dans environ un an.

**M. Forrestall:** Vous laissez passer une pleine année avant de faire une nouvelle demande? Contrairement à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui veut une très forte augmentation tous les deux mois, vous acceptez d'attendre un an. Quel est votre déficit cette année?

**M. Jackson:** Notre déficit, pour l'année terminée, atteint \$1,216,000. Nous avons prévu au budget un déficit de \$1,296,000 l'année prochaine. Nous prévoyons un déficit de \$488,000 l'année suivante. Ceci nous amène à l'année 1978-1979 où nous devrions avoir un excédent d'environ \$200,000.

**M. Forrestall:** C'est fort louable.

**M. Jackson:** Ce sont des estimations très approximatives pour l'instant, surtout à si long terme. Tout dépend des augmentations de tarif que nous obtiendrons, etc.

**M. Forrestall:** Avez-vous une politique de tarif minimum et maximum? Quelle formule utilisez-vous pour l'imposition des frais de pilotage?

**M. Jackson:** Nous avons un tarif de base et nous appliquons ensuite un facteur qui tient compte des dimensions du navire etc.

**M. Forrestall:** Quelle est la ...

**M. Jackson:** Je devrais dire que je viens d'être nommé à ce poste et que si je fais une erreur j'aimerais que mes collègues rectifient, si vous êtes d'accord.

**M. Forrestall:** Quel est le tarif de base?

**M. Jackson:** Pardonnez-moi.

**M. Forrestall:** Quel est le tarif de base?

**M. Jackson:** Le montant varie selon les régions, à mesure que le navire traverse les divers districts de notre région. Par exemple, nous avons 4 districts différents et ...

**M. Forrestall:** Avez-vous un tarif minimum et un tarif maximum?

**M. Jackson:** Non, le montant varie selon l'itinéraire ...

**M. Forrestall:** Il varie selon la dimension du navire?

**Capitaine Jackson Brooks (administration de pilotage des Grands Lacs):** Il faut tenir compte de la dimension des écluses.



[Text]

**Mr. Forrestall:** And the locks.

**Capt Brooks:** Those are automatic limits. But, for example...

**The Chairman:** Excuse me. We will have to put the questions to the gentlemen, for the translators to know who is speaking. So if you want to direct a question to others than Mr. Jackson...

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I always direct my questions to you.

**The Chairman:** Fine.

**Mr. Forrestall:** I would never speak to a witness. That is the proper way to do it.

**The Chairman:** Thank you for that courtesy, Mr. Forrestall, it is appreciated.

**Mr. Forrestall:** Could you give us some indication, then, of the nature and scope of your operations in the year ahead? As much for the record as for anything else, what do you do, and in what volume are you moving ships? Perhaps we could have a word or two about the nature of your operations.

**Mr. Jackson:** I could hand that over to the General Manager. But what I would like to say concerning the factor is that, depending on the size of the ship, the factor can be anywhere between 0.85 and 1.30. So you can see that there is quite a spread. The larger vessel is 50 per cent higher in rate than, say, the smaller one.

**Mr. Forrestall:** Well, just to come back to that for a minute; you would not move a ship, under any circumstances, for less than, what, \$200? \$50? \$175?

**Mr. Jackson:** Again, I will let Captain Brooks tell you about the rates.

**The Chairman:** Captain Brooks.

**Capt Brooks:** Yes sir. For instance a movage, in a harbour, is running \$197, in general terms.

**Mr. Forrestall:** That would be about your lowest charge.

**Captain Brooks:** 0.85 of that for the smallest ship.

**Mr. Forrestall:** What would be your highest charge? What I am looking for is the maximum amount you charge and the minimum amount you charge.

**Captain Brooks:** Well, from Montreal, or Saint Lambert lock, up to Snell is \$577.50 times 1.3, which gives you the maximum for that stretch.

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Captain Brooks:** So that would be...

**Mr. Forrestall:** \$700 or \$800.

**Mr. Jackson:** \$750, sir.

**Mr. Forrestall:** Now, just something about the nature of your operations, perhaps, a description of what it is that you do and, perhaps, this will be my last question for this round. Whether or not the nature of your work, the type of work you do, your relationship to the other authorities, whether or not this would be affected by a policy of centralizing, perhaps, parts of your operation from a control point of view, perhaps from a management point of view, from a policy point of view, whether or not that would have an effect and, if so, would you see the nature of any effect being, positive or negative, or, perhaps, you could elaborate a bit on it. But first a bit of a description about your...

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Et des écluses.

**Capt Brooks:** Il y a certaines limites fixes. Mais, par exemple...

**Le président:** Excusez-moi. Il faudrait que vous adressiez vos questions à quelqu'un en particulier, pour que les traducteurs sachent qui parle. Si vous voulez adresser une question à d'autres que M. Jackson...

**M. Forrestall:** Mes questions s'adresseront toujours à vous, monsieur le président.

**Le président:** Très bien.

**M. Forrestall:** Je ne m'adresse jamais à un témoin directement, c'est la façon de procéder.

**Le président:** Je vous remercie d'être aussi courtois, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Pourriez-vous nous dire quelle sera la nature de vos activités pour l'année prochaine? J'aimerais que vous nous disiez ce que vous faites, et le nombre de navires que vous déplacez. Nous pourrions peut-être parler un peu de la nature de vos activités.

**M. Jackson:** Je pourrais demander au directeur général de répondre à cette question. Mais j'aimerais ajouter que le facteur varie entre 0.85 et 1.30 selon la dimension du navire. Il y a donc un écart assez considérable. Le maximum est de 50 p. 100 supérieur au minimum.

**M. Forrestall:** Vous ne déplacerez jamais un navire, quelles que soient les circonstances, pour moins de \$200, \$50 ou \$175?

**M. Jackson:** Je demanderais au capitaine Brooks de vous parler des tarifs.

**Le président:** Capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** Par exemple en général, le déplacement d'un navire dans un port coûte \$197.

**M. Forrestall:** C'est votre minimum.

**Capt Brooks:** 0.85 de ce montant pour le navire le plus petit.

**M. Forrestall:** Quel serait votre maximum? Je voudrais connaître le montant minimum et le montant maximum que vous demandez.

**Capt Brooks:** Disons pour le parcours de l'écluse de Montréal ou Saint-Lambert à Snell, le maximum serait \$577.50 multiplié par 1.3.

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Brooks:** Le montant maximum serait donc de...

**M. Forrestall:** \$700 ou \$800.

**M. Jackson:** \$750 monsieur.

**M. Forrestall:** J'aimerais que vous nous donniez maintenant une description de vos activités, et ce sera probablement ma dernière question. Je voudrais savoir si une politique de centralisation aurait une influence sur la nature de vos activités, ou sur vos rapports avec les autres administrations, pour ce qui est du contrôle, de la gestion, et de la politique. Dans l'affirmative, cette influence serait-elle, d'après vous, positive ou négative? Cependant, j'aimerais tout d'abord obtenir une description...

[Texte]

**Mr. Jackson:** You are talking about a central national authority, now?

**Mr. Forrestall:** Well, there is a lot of discussion going on about centralizing certain of the functions of the various pilotage authorities. I am sure that you have heard of these discussions.

**Mr. Jackson:** By this you are saying the establishment of, say, of a national board of pilotage?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Jackson:** Well, I can see certain advantages in uniformity resulting from such an organization. But I also think that some parts of the administration are best left within the regions that these four authorities were established to handle.

**Mr. Forrestall:** The ad hoc principle, then, in your judgment, should not be impaired too much?

**Mr. Jackson:** I think there are advantages to it.

**Mr. Forrestall:** Perhaps just a word or two about the nature of the Authority, the nature of the work: what do you do?

**The Chairman:** Capt. Brooks.

• 1120

**Capt Brooks:** Yes, sir. As you know, we cover the regions from St. Lambert lock to the Lakehead, and the port of Churchill, Manitoba. The waters from St. Lambert up to St. Régis, Quebec, are all Canadian. From there on, we are into the binational waters of the Great Lakes, so almost anything that happens in pilotage must have some input from, or some relation to the Americans, the United States. Also, as you know, we have this memorandum of arrangements on Great Lakes pilotage, which is the instrument of each government to make the regulations. Most of our work is in dealing with the Americans in the way of dispatching, in the way of joint rate setting and that, I think, is one of the big differences between ourselves and the other three Authorities.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Jackson, in your opinion, why has not the Seaway lived up to its earlier expectations? And why has the tonnage not grown as rapidly as was forecast?

**Mr. Jackson:** It is a question away from pilotage, but it is just a . . .

**Mr. Horner:** You guys are involved in the Seaway, and you must have an opinion on that. I know that it is not directly involved with your day-to-day work, but you are a lot closer to the Seaway than many Canadians.

**Mr. Jackson:** Whatever the demands is, I think the Seaway can only come up to the requirement for it. I know that the Seaway has a capacity for moving tonnage far in excess of, say, what it is at present doing.

[Interprétation]

**M. Jackson:** S'agirait-il d'une administration nationale?

**M. Forrestall:** On a beaucoup parlé de centraliser certaines fonctions des diverses administrations de pilotage. Je suis certain que vous en avez entendu parler.

**M. Jackson:** Vous voulez dire la création d'une administration nationale de pilotage?

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Jackson:** Je crois qu'une telle organisation serait avantageuse étant donné l'uniformité qui en résulterait. Mais je crois que certains éléments de l'administration doivent rester au sein des régions dont s'occupent les 4 administrations.

**M. Forrestall:** D'après vous, cela ne nuirait pas trop à l'essentiel?

**M. Jackson:** Je crois qu'il y aurait des avantages.

**M. Forrestall:** Vous pourriez peut-être nous dire quelques mots sur la nature de votre organisme, la nature de votre travail: Qu'est-ce que vous faites?

**Le président:** Capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** Oui monsieur. Comme vous le savez notre région s'étend de St-Lambert à Lakehead et jusqu'au port de Churchill au Manitoba. Les eaux de St-Lambert jusqu'à St-Régis au Québec, sont des eaux canadiennes. Dépassée cette limite, nous sommes dans les eaux binationales des Grands Lacs, donc tout ce qui se fait au niveau du pilotage doit comporter un apport des Américains ou être relié aux États-Unis. Aussi, comme vous le savez, nous avons cet accord relativement au pilotage sur les Grands Lacs. C'est l'outil dont chaque gouvernement se sert pour élaborer des règlements. L'essentiel de notre travail consiste en relations avec les Américains sur les méthodes d'envoi, la détermination de tarifs conjoints et je pense que c'est là l'une des grandes différences entre notre organisme et les trois autres autorités.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Jackson, selon vous, pourquoi la voie maritime n'a-t-elle pas répondu à nos premières attentes? Et pourquoi le volume n'a-t-il pas augmenté aussi rapidement que prévu?

**M. Jackson:** C'est une question qui s'éloigne du pilotage, mais c'est simplement une . . .

**M. Horner:** Vous êtes impliqué dans la voie maritime, vous devez avoir une opinion sur le sujet. Je sais que cela ne fait pas partie de votre travail de tous les jours, mais vous avez plus de contacts avec la voie maritime que beaucoup de Canadiens.

**M. Jackson:** Quelle que soit la demande, je crois que la voie maritime peut seulement répondre aux exigences. Je sais que la capacité de la voie maritime est d'un volume beaucoup supérieur à ce qui est transporté actuellement.



[Text]

**Mr. Horner:** Even with the existing locks?

**Mr. Jackson:** yes.

**Mr. Horner:** Why is it, then, that it is not being more fully utilized?

**Mr. Jackson:** Competition from other means of transportation, for one thing. I think, too, some of the labour strife that has been along the waterway over the years does not help.

**Mr. Horner:** Basically, three Canadian lines of ships use the Seaway, is that correct?

**Mr. Jackson:** Big ones, yes.

**Mr. Horner:** What are they?

**Mr. Jackson:** Upper Lakes Shipping . . .

**Mr. Horner:** Upper Lakes, Canada Steamship Lines . . .

**Mr. Jackson:** And Paterson, I suppose.

I should point out that I do not think the potential of tonnage would even have been realized if the Seaway had not done a lot of work for several years in traffic control, in trying to streamline what happens from an operating point of view. If this had not happened, I am sure that we might have now reached the capacity of the canal. In fact, many years ago the Seaway had a calculated capacity of around 55 million tons, I think. Now, the streamlining process having been applied to it and with electronic equipment, etcetera, being brought in to help run things, the capacity is in the order of 85 million tons.

**Mr. Horner:** Your association helps with the streamlining, and smoothing the movement of ships through the locks etcetera?

**Mr. Jackson:** We like to think this, particularly from a safety point of view—the Pilotage supplies this.

**Mr. Horner:** Do you think the Canada Steamship Lines, the Paterson and Sons and the Upper Lakes Shipping—do you think there are enough companies actually making use of the Seaway? Have we limited the ships? And has that in any way limited the use of the Seaway?

**Mr. Jackson:** I do not think so. There are so many factors involved, it is very hard to answer that question.

**Mr. Horner:** The steel companies have some ships of their own too, Algoma Steel? They here finished and unfinished products?

**Mr. Jackson:** Yes.

**Mr. Horner:** You suggested that much of your work is really in setting joint rates with the United States. Do you think the present conflict between the Canadian government and the United States government over the rates, not the pilotage rates but the shipping rates, on the Seaway in any way is going to cause less use of the Seaway?

**Mr. Jackson:** Right now we like to think the conflict which might have been a bit squeaky a year ago, 18 months ago, is nowhere near as bad as it was then.

Captain Brooks might like to say something about it.

[Interpretation]

**M. Horner:** Même avec les contraintes actuelles?

**M. Jackson:** Oui.

**M. Horner:** Pourquoi, alors, n'est-elle pas utilisée à pleine capacité?

**M. Jackson:** L'un des facteurs est la concurrence des autres modes de transport. Je pense que les grèves des ouvriers le long de la voie maritime au cours des années n'ont pas non plus aidé.

**M. Horner:** Il y a 3 lignes de navires canadiens qui utilisent la voie maritime, est-ce que c'est juste?

**M. Jackson:** Des grandes lignes oui.

**M. Horner:** Comment s'appellent-elles?

**M. Jackson:** Upper Lakes Shipping.

**M. Horner:** Upper Lakes, Canada Steamship Lines—

**M. Jackson:** Et Paterson je présume.

Je sais que le potentiel du volume n'aurait jamais été réalisé si la voie maritime n'avait pas travaillé pendant de nombreuses années à améliorer le contrôle de la circulation, en essayant de coordonner les activités du point de vue du fonctionnement; sinon, nous aurions déjà atteints la capacité du canal. En fait, il y a plusieurs années la voie maritime avait calculé une capacité d'environ 55 millions de tonnes, je crois. Maintenant, avec ce nouveau procédé qui a été appliqué et avec les appareils électroniques, et ainsi de suite, la capacité est de l'ordre de 85 millions de tonnes.

**M. Horner:** Votre association participe-t-elle à ce processus de coordination de la circulation des navires à travers les canaux et ainsi de suite?

**M. Jackson:** Nous pensons que oui, du moins du point de vue de la sécurité, c'est ce qu'offre le pilotage.

**M. Horner:** Avec la Canada Steamship Lines, la Paterson and Sons et la Upper Lakes Shipping, croyez-vous qu'il y a suffisamment de compagnies qui utilisent la voie maritime? Avons-nous limité le nombre de navires? Et est-ce que cela a restreint l'utilisation de la voie maritime?

**M. Jackson:** Je ne pense pas. Il y a tellement d'éléments que c'est difficile de répondre à cette question.

**M. Horner:** Les aciéries ont leurs propres navires, Algoma Steel par exemple? Ils transportent des produits finis et non finis?

**M. Jackson:** Oui.

**M. Horner:** Vous avez dit qu'une grande partie de votre travail consistait à établir des tarifs conjoints avec les États-Unis. Pensez-vous que le conflit actuel entre le Gouvernement canadien et le Gouvernement des États-Unis sur les tarifs, pas les tarifs de pilotage mais les tarifs de transport, sur la voie maritime vont résulter en une diminution de l'utilisation de la voie maritime?

**M. Jackson:** En ce moment, nous préférons croire que le conflit qui aurait pu être très délicat il y a dix-huit mois est loin d'être aussi pénible qu'on ne l'aurait cru.

Le capitaine Brooks aimerait peut-être faire un commentaire.

[Texte]

• 1125

**Mr. Horner:** You suggested, Mr. Jackson, and Captain Brooks can answer for you if you like, that part of the reason why the Seaway was not being fully utilized was competition from other modes of travel.

**Mr. Jackson:** It is one of the possibilities.

**Mr. Horner:** It is one of the possibilities. If we allow the rates to go up, will that mean less use of the way?

**The Chairman:** Captain Brooks.

**Capt Brooks:** In respect of the Seaway rates, we in Pilotage are really not involved at all.

**Mr. Horner:** Oh, I agree, I agree.

**Capt Brooks:** We have had peace with the Americans on a rate and we agreed on this 25 per cent. What the future will hold, I do not know.

**Mr. Horner:** Yes, but I am just trying to explore your knowledge.

**Mr. Jackson:** Just as Seaway rates go up I am sure other modes of transportation will have their rates going up too.

**Mr. Horner:** So you think this is merely a base . . .

**Mr. Jackson:** Perhaps.

**Mr. Horner:** . . . and if it moves the others will too. You do not think the Seaway would lose any freight by an increase in rates.

**Mr. Jackson:** No, but again it is very hard to say.

**Mr. Horner:** I will forgo any further questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Horner. Mr. Alexander.

**Mr. Alexander:** Thank you, Mr. Chairman. I am here primarily to register the concern of perhaps Ontario and the three western provinces in respect of Seaway tolls, but I do not know whether I am in order to ask questions in that area. Perhaps in an exploratory way I could ask questions in order to determine just what is happening.

I understand that there will not be any rise in Seaway tolls to this year, if I understand the Minister correctly. There is deep discussion as to the efficacy of the recommendations, as I understand it, that have come in with regard to tolls. Would that be a proper position, sir?

**Mr. Jackson:** Against, you are hitting me with a very much Seaway question, and representing the Great Lakes Pilotage Authority here I think it would be very unfair for me to attempt to answer this. There may be other people here in the . . .

**The Chairman:** If I might interject, Mr. Jackson, just for the members information, I believe on Friday morning we are having the St. Lawrence Seaway Authority here and it might be . . .

[Interprétation]

**M. Horner:** Vous avez dit, monsieur Jackson, peut-être d'ailleurs le capitaine Brooks peut-il répondre à votre place, que l'une des raisons pour lesquelles la Voie maritime n'est pas utilisée à pleine capacité est la concurrence que lui opposent d'autres moyens de transport.

**M. Jackson:** C'est une possibilité.

**M. Horner:** C'en est une. Si nous permettons une augmentation des tarifs, est-ce que l'on utilisera encore moins la Voie maritime?

**Le président:** Le capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** L'Administration de pilotage ne s'occupe pas vraiment de la Voie maritime.

**M. Horner:** Je suis tout à fait d'accord.

**Capt Brooks:** Nous avons pu avoir la paix avec les Américains en acceptant ce taux de 25 p. 100. Ce que nous réserve l'avenir, je l'ignore.

**M. Horner:** J'essaie de savoir ce que vous savez.

**M. Jackson:** Mais les tarifs des autres moyens de transport vont augmenter, tout comme ceux de la Voie maritime.

**M. Horner:** Donc vous croyez que c'est insignifiant . . .

**M. Jackson:** Peut-être.

**M. Horner:** . . . et que si les tarifs sont modifiés, les autres moyens de transport feront de même. Vous ne croyez pas que la Voie maritime perdra du cargo à cause d'une augmentation de ses tarifs.

**M. Jackson:** Je ne le crois pas, mais il est difficile d'en être certain.

**M. Horner:** Je n'ai plus d'autre question, monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Horner. Monsieur Alexander.

**M. Alexander:** Merci monsieur le président. Je suis ici surtout pour exposer la préoccupation de l'Ontario et des trois provinces de l'Ouest face aux droits de péage de la Voie maritime, mais je ne sais pas s'il convient de poser des questions à ce sujet. Je vais donc y aller tout de même pour savoir un peu ce qui se passe.

Il semble que les taux de péage de la Voie maritime n'augmenteront pas cette année, si j'ai bien compris. On discute fortement de l'efficacité des recommandations ayant trait au péage. Est-ce exact?

**M. Jackson:** Une fois de plus, vous me posez une question sur la Voie maritime alors que je représente l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Je crois donc qu'il serait injuste de tenter de vous répondre. D'autres sont sûrement mieux . . .

**Le président:** Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Jackson, pour rappeler aux membres que nous aurons avec nous vendredi matin les représentants de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent et qu'à ce moment-là . . .



[Text]

**Mr. Alexander:** More appropriate to ask questions at that time.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Alexander:** I think I will just close then and scrape enough time to get back here on Friday morning. I just wanted to register my concern that any rise in Seaway tolls would have disastrous effects on the economy. I think the government has quite a challenge in terms of being able to create a policy which will solve the question of the rising debt of the Seaway without sabotaging or ruining the waterway's relation to the economy or its competitive position in transport. I think this is an extremely important matter and I do hope that this matter will be pursued by all members, particularly those from Ontario who are concerned about this matter. I will see to it, Mr. Chairman, and I will get back on this Committee with the okay of the Chairman.

**The Chairman:** So you will pass until Friday morning.

**Mr. Alexander:** I have no alternative.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Alexander. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, there are three or four general areas I would like to discuss with Mr. Jackson, if I could. First, an issue that was touched upon briefly in Mr. Forrestall's question, the possibility of the development of a more centralized co-ordination to pilotage in Canada generally and the combining of some of the functions of the pilotage authorities under one central body. I wonder if you could be a little more specific for us about what areas you see being advanced or improved through some form of centralization and what areas you would want to see continued under local autonomy of individual authorities. Some of the other pilotage authorities that have appeared before us have indicated the area of negotiation with employees, for example, and that the whole area of operation would enjoy some advancement if there were some national co-ordination to the approach, and similarly there might be some savings through the elimination of duplication in some of your services that could be handled centrally as opposed to by each separate authority. Could you shed a little bit of light on that as to what areas you think might be advanced by that particular approach?

• 1130

**Mr. Jackson:** I cannot add much to what I have already said about uniformity across the authorities. You mentioned just there the cutting back in duplication. Maybe there are some areas here where there is an advantage. As far as negotiations are concerned, they vary so much from district to district that I see some real value in retaining this at the local level.

**Mr. Goodale:** Sorry, but on which particular point? I missed that.

**Mr. Jackson:** In negotiations.

**Mr. Goodale:** I see.

**Mr. Jackson:** I see advantages in keeping this at the local level.

[Interpretation]

**Mr. Alexander:** Ce sera le temps de poser de telles questions.

**Le président:** C'est bien ça.

**M. Alexander:** Je n'en dirai donc pas plus long et j'essaierai de trouver le temps d'être ici vendredi matin. Je voulais simplement dire que toute augmentation des péages de la Voie maritime aura des conséquences catastrophiques pour l'économie. C'est tout un défi pour le gouvernement que d'élaborer une politique qui réglera le problème de la dette croissante de la Voie maritime sans saboter l'importance des voies d'eau pour l'économie et sa compétition avec les autres modes de transport. Cette question est très importante et j'espère qu'elle sera notée par tous les députés, en particulier par ceux de l'Ontario. J'y veillerai, monsieur le président.

**Le président:** Vous attendez donc à vendredi matin?

**M. Alexander:** Je n'ai pas le choix.

**Le président:** Merci monsieur Alexander. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais discuter avec M. Jackson, si possible, de trois ou quatre questions générales. D'abord, un point qu'a brièvement abordé M. Forrestall dans sa question, à savoir la possibilité de mieux coordonner le pilotage au Canada et de regrouper certaines des responsabilités des diverses administrations de pilotage pour en faire un seul organisme central. Je me demande si vous pourriez être un peu plus précis au sujet des domaines que vous considérez pouvoir améliorer par une méthode quelconque de centralisation et quels sont les domaines pour lesquels vous voudriez continuer de maintenir l'autonomie locale. Certaines des autorités de pilotage qui ont comparu devant nous ont traité du domaine des négociations avec les employés, par exemple; elles ont indiqué que tout ce domaine s'améliorerait s'il y avait une coordination nationale des travaux et qu'il y aurait également des épargnes effectuées en vue de l'élimination des doubles emplois de certains de vos services; en effet ces derniers pourraient être centralisés plutôt qu'être traités par chaque administration individuelle. Pourriez-vous nous éclairer un peu quant aux domaines qui, d'après vous, pourraient s'améliorer si l'on adoptait cette attitude?

**M. Jackson:** Je ne peux pas ajouter beaucoup à ce qui a déjà été dit au sujet de l'uniformité entre les administrations. Vous avez mentionné l'élimination des doubles emplois. Il y aurait peut-être certains avantages à cet égard. En ce qui concerne les négociations; elles varient tant d'un district à l'autre que je pense qu'il serait pertinent de conserver l'autonomie locale à sujet.

**M. Goodale:** Je m'excuse, mais à quel sujet précis? Je ne vous ai pas entendu.

**M. Jackson:** Au sujet des négociations.

**M. Goodale:** Je vois.

**M. Jackson:** Je vois des avantages à conserver cela au niveau local.

[Texte]

**Mr. Goodale:** Do you see any areas where a move toward greater co-ordination or centralization would really cause you a problem? Can you highlight an area or two that you would be concerned about in that particular direction, or is it really a question of working out the best kind of arrangement and logically determining what is a local issue and what is a national issue?

**Mr. Jackson:** Certification is one area where you have a number of different criteria being applied to certification of pilots in different districts and different regions and going from authority to authority. I think there is a real need there to standardize. I realize I have not come right back to your question right on the button. It has to be given a lot more thought than I can give it here now in a few minutes. Mr. Brooks may have something more on this.

**Mr. Goodale:** Could I move, then, to another area—again this was opened up briefly in Mr. Forrestall's discussion—the matter of your budgeting over the next three or four years, as I understand it which is really targeted toward eliminating a deficit and moving into a surplus position I believe in the third or fourth year. I am wondering particularly how this change—and you are to be commended for it—is going to be brought about. Is it simply in increases in the tolls being charged or is it an anticipation of increased volume? How exactly will the mathematics work out so that we move from a deficit to a surplus?

**Mr. Jackson:** It is based on a gradual increase in tariffs, but we also have assumed in these figures that there would be an increase in traffic over the next few years. We have used the figure of an increase of 5 per cent. Indications are that this is a fairly good figure right now but, as you know, this can change in two years from now, three years from now.

**Mr. Goodale:** It is by 1978-79 that you see the . . .

**Mr. Jackson:** Black figures.

**Mr. Goodale:** We certainly wish you well in that particular endeavour in trying to balance the deficit. What has been your experience in the past with financing? Do you move from time to time from deficit to surplus situations or has it been a consistent deficit operation and this is the first time you are moving into surplus? What really has been your experience?

**Mr. Jackson:** It has always been a deficit situation.

**Mr. Goodale:** So this will be the first time you emerge from that.

**Mr. Jackson:** Yes.

**Mr. Goodale:** Could I ask a general question about the operation of Canadian flagships on the lakes and the need or not for independent pilots to take those ships through the Great Lakes region, or the question of whether that is necessary or whether the masters of Canadian ships, given sufficient experience, are really capable of doing that job. How do you view the general question of an exemption for those particular ships that ply the Great Lakes region rather frequently with their own masters and really feel that they are capable of handling the job without taking on a separate pilot for any particular part of the trip? That is an issue that has been resolved on the West Coast in some instances at least, by a general exemption and I wonder how your Authority views it in the case of Canadian ships on the lakes.

[Interprétation]

**M. Goodale:** Envisagez-vous des domaines où une orientation vers plus de coordination ou de centralisation pourrait vraiment vous causer des problèmes? Pourriez-vous m'indiquer un domaine ou deux qui vous préoccuperaient à cet égard, ou suffirait-il réellement d'en arriver à la meilleure solution possible et d'établir logiquement ce qui doit être résolu à l'échelle locale et ce qui doit être résolu à l'échelle nationale?

**M. Jackson:** L'octroi de permis s'effectue selon divers critères dans des districts et des régions différentes, et selon chaque administration. Je pense qu'il faudrait réellement normaliser cette procédure. Je me rends compte que je n'ai pas répondu précisément à votre question. Il faudrait que je réfléchisse beaucoup plus que je peux le faire actuellement, en quelques minutes. M. Brooks aurait peut-être quelque chose à dire à ce sujet.

**M. Goodale:** Dans ce cas, j'aimerais passer à un autre sujet; M. Forrestall a également traité de cela; il s'agit du budget que vous vous êtes fixé pour les trois ou quatre prochaines années, budget qui s'oriente vers l'élimination d'un déficit et la réalisation d'une situation excédentaire au cours de la troisième ou de la quatrième année. Je me demande notamment comment cette modification—dont je vous félicite—va se produire. S'agit-il simplement d'augmentation des frais perçus ou est-ce par anticipation d'une augmentation de la quantité de trafic? Quels sont exactement les calculs effectués en vue de passer d'un déficit à un excédent?

**M. Jackson:** Cela se fonde sur une augmentation graduelle des tarifs; mais nous avons également supposé qu'il y aurait une augmentation du trafic au cours des prochaines années. Nous nous sommes fondés sur une augmentation de 5 p. 100. Tout porte à croire qu'il s'agit, pour l'instant, d'un chiffre assez satisfaisant mais, comme vous le savez, cela peut changer d'ici deux ou trois ans.

**M. Goodale:** C'est d'ici 1978-1979 que vous pensez parvenir . . .

**M. Jackson:** A un excédent.

**M. Goodale:** Nous vous souhaitons certainement de réussir à combler le déficit. Pourriez-vous faire état de votre expérience passée dans le domaine du financement? Passe-t-on, de temps en temps, d'un déficit à un excédent ou ces travaux entraînent-ils continuellement des déficits et ce serait la première fois que vous enregistreriez un excédent? Comment cela s'est-il produit jusqu'à présent?

**M. Jackson:** Il y a toujours eu un déficit.

**M. Goodale:** Ce sera donc la première fois que vous vous en sortez.

**M. Jackson:** Oui.

**M. Goodale:** Pourrai-je poser une question générale au sujet de l'exploitation des navires battant pavillon canadien sur les lacs et le besoin que ce soit des pilotes indépendants qui fassent traverser la région des Grands Lacs à ces navires; je me demande si cela est nécessaire ou si les capitaines des navires canadiens, après avoir été suffisamment formés, ne seraient pas vraiment capables de s'acquitter de cette tâche. Comment envisagez-vous la question générale des exemptions pour les embarcations qui naviguent fréquemment dans les Grands Lacs avec leurs capitaines attitrés, lorsque ceux-ci s'estiment capables de se débrouiller sans l'aide d'un pilote tout le long de l'itinéraire? Cette question a été résolue sur la côte ouest, dans certains cas du moins, grâce à une exemption fédérale et j'aimerais savoir quelle est la position de votre administration dans le cas des navires canadiens sur les lacs.



[Text]

• 1135

**Mr. Jackson:** There is little doubt that the masters of the inland vessels, provided that they have local knowledge, can take a vessel through that area. I am sure that they are able to do this. There is only one proviso, if the master and maybe the first officer are tired at some point or other in the trip, that taking on a pilot is a good idea from the point of view of their getting some rest. There are areas which, from a pilotage point of view, are very confining, for example, the Welland Canal. This is probably one of the worst areas from the point of view of pilotage that you could come across and the inland masters can take vessels through this area, so I do not see why they should not be able to take them through other areas. However, we must also live with the Pilotage Act as we have it now, and our job as we see it under that Act, is to have a proper working certification system for pilots.

**Mr. Goodale:** Would you . . . sorry!

**Mr. Jackson:** Also we are working on implementing certification for the masters of those vessels.

**Mr. Goodale:** So if those technical problems can be overcome, you do not see any substantial real or physical problem with masters' handling the piloting of their own ships?

**Mr. Jackson:** I do not, but I would value the comment here of Captain Brooks.

**The Chairman:** Captain Brooks.

**Capt. Brooks:** Yes, sir, as you know, the Act, in the view of this Authority, spoke of the man's having the conduct of the ship either being a licensed pilot or having a certificate issued by the Authority. Our Authority issued regulations allowing the inland masters two years in which to present themselves to the Authority and on satisfactory proof of their service would be issued a certificate without examination. Very few masters came forward, and the Authority was faced with extending this extension for a further year. You must remember that our sole source of recruitment for pilots is from the lake masters. So, they are obviously well qualified to take the ships through, but by the same token, we still look to the Act and our responsibilities for a certification scheme which we believe was the intent.

**Mr. Goodale:** Do you have any idea why masters were not coming forward during that period of time and do you expect more to come forward during the extension to receive certification?

**Capt. Brooks:** I do not think so, sir. There was a reluctance on the part of the masters to come forward. We have heard there are some reasons, but I believe they go into negotiations between the masters and their own companies. There was a general reluctance. Four only were issued in a two year period.

**Mr. Goodale:** I see.

**Capt Brooks:** They seemed to say to us and to their masters, look, we are perfectly qualified now. We do not need any more pieces of paper. We have proven ourselves.

[Interpretation]

**M. Jackson:** Il ne fait aucun doute que les capitaines des eaux intérieures qui connaissent bien la région peuvent se débrouiller seuls. J'en suis certain. Une seule réserve, si le capitaine et peut-être le premier officier sont fatigués, il est peut-être bon de prendre un pilote pour leur permettre de se reposer. Dans certaines zones, des problèmes de pilotage se posent, par exemple le canal Welland. C'est l'un des passages les plus difficiles mais puisque les capitaines se débrouillent fort bien dans cette zone, je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas se débrouiller dans d'autres. Pourtant, nous devons également tenir compte de la Loi sur le pilotage et, dans le cadre de cette loi, il nous appartient de faire appliquer un système de certification des pilotes.

**M. Goodale:** Pourriez-vous . . . Excusez-moi!

**M. Jackson:** Nous essayons également de mettre sur pied un système d'accréditation pour les capitaines de ces embarcations.

**M. Goodale:** Ainsi, si l'on trouve une solution à ces difficultés techniques, vous ne voyez pas d'objection à ce que les capitaines pilotent leurs propres vaisseaux?

**M. Jackson:** Pour ma part, non, mais j'aimerais savoir ce qu'en pense le capitaine Brooks.

**Le président:** Capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** Oui, monsieur. Comme vous le savez, d'après la loi, le pilote d'une embarcation doit être soit un pilote accrédité soit une personne qui détient un certificat d'accréditation émis par l'Autorité. D'après un règlement de celle-ci, les capitaines des eaux intérieures disposent de deux ans pour présenter à l'Autorité une preuve satisfaisante de leur compétence; cela étant fait, ils reçoivent un certificat d'accréditation sans examen. Très peu de capitaines se sont présentés et nous avons dû prolonger ce délai d'une année. Vous devez vous souvenir que tous nos pilotes sont d'anciens capitaines des Grands Lacs. Ils ont donc toutes les qualifications requises mais, en même temps, nous devons faire appliquer la loi et ses dispositions relatives à l'accréditation.

**M. Goodale:** A votre sens, pour quelle raison les capitaines ne se sont-ils pas présentés au cours de cette période; pensez-vous qu'un plus grand nombre d'entre eux viendraient demander l'accréditation pendant la période de prolongation?

**Capt Brooks:** Je ne le pense pas. Les capitaines ont hésité à se présenter. Nous savons qu'ils avaient certaines raisons mais je crois que certaines négociations sont en cours entre les capitaines et leurs propres compagnies. Cela n'a pas été très bien accepté. En l'espace de deux ans, quatre accréditations seulement ont été émises.

**M. Goodale:** Je vois.

**Capt Brooks:** Il semble que leur raisonnement ait été le suivant: nous sommes déjà parfaitement qualifiés. Nous n'avons pas besoin d'un document de plus. Nous avons fait nos preuves.

[Texte]

**Mr. Goodale:** Would you be inclined with that general knowledge to agree, essentially for your certification procedures that a blanket exemption might be warranted in those circumstances, or would you feel obliged to do a master-by-master certification?

**Capt Brooks:** Sir, my personal view is one of continuing to honour the statutory exemption that these people had before the Pilotage Act came in . . .

**Mr. Goodale:** Yes.

**Capt Brooks:** . . . but as long as we have the Act the way it is in front of us, I feel and the Authority has felt, too, that there is a responsibility to start some implementation.

**Mr. Goodale:** Fine. Could I just . . .

**Mr. Jackson:** Incidentally, we are the only Authority without a working certification scheme right now.

**Mr. Goodale:** The only one in Canada?

**Mr. Jackson:** Yes.

**Mr. Goodale:** I see. Could I just touch on one area that you have only mentioned briefly and I would like just a little bit greater description of what your operations are at Churchill, the number of people employed there or on contract there to your authority; the kind of physical equipment you have and really what are the special kind of problem that a northern port like Churchill might have that would cause some kind of special concern not present, for example, on the lakes?

**Mr. Jackson:** Captain Brooks has been working on this the last two days. He has the most up-to-date information on it, so I would like him to reply.

**The Chairman:** Captain Brooks.

• 1140

**Capt Brooks:** Since we became an Authority we have had two licensed pilots available in the Port of Churchill. For the first two years we had two pilots under a three-month contract with the Authority to do all the pilotage. Last year we changed our concept. We had one pilot on our payroll and the other licensed pilot was on the payroll of the National Harbours Board as the Harbourmaster, and master of the tug Twolan. He was available in the event of illness. This year we are looking for pilots, and I find it is very difficult to find somebody who is willing to go to Churchill for three months. That is what is on the table right now.

We have a man up there who does the piloting when requested. He bills the ship, puts the money in the bank, and it is sent back to our Authority. We use the facilities of the Harbours Board tug to take the man to and from the ship. He was living in a Department of Public Works rest camp up there, Fort Churchill, until that closed down and now he is living in Harbours Board facilities.

He pretty well manages his own dispatching. He gets notification of times of arrival from the Ministry Information Services. He is pretty well working on his own up there without supervision.

[Interprétation]

**M. Goodale:** Tenant compte de cette situation, pensez-vous qu'une exemption générale puisse être accordée ou bien vous sentez-vous obligés de procéder par accréditation individuelle?

**Capt Brooks:** Monsieur, à mon sens, il vaut mieux continuer à appliquer l'exemption statutaire qui existait avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le pilotage . . .

**M. Goodale:** Oui.

**Capt Brooks:** . . . mais tant que la loi existera sous sa forme actuelle, tout comme l'Administration, j'estime que nous sommes responsables de son application.

**M. Goodale:** Très bien. Permettez-moi . . .

**M. Jackson:** Soit dit en passant, nous sommes la seule Administration qui n'applique pas actuellement un système d'accréditation.

**M. Goodale:** La seule au Canada?

**M. Jackson:** Oui.

**M. Goodale:** Je vois. Pourrais-je revenir à une question sur laquelle vous êtes passé rapidement? Je voudrais que vous m'expliquiez plus en détail vos activités à Churchill, le nombre de vos employés, les nombres des personnes à contrat: j'aimerais également que vous me parliez du matériel dont vous disposez et des problèmes particuliers à un port septentrional comme celui de Churchill, problème qui ne se posent pas ailleurs, par exemple sur les lacs?

**M. Jackson:** Le capitaine Brooks étudie la question depuis deux jours, c'est lui qui dispose des renseignements les plus récents, je vais donc lui demander de vous répondre.

**Le président:** Capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** Depuis que nous sommes devenus une autorité, nous disposons des services de deux pilotes accrédités dans le port de Churchill. Au cours des deux premières années, ces deux pilotes étaient engagés aux termes d'un contrat de trois mois et étaient chargés de tout le pilotage. L'année dernière, nous avons changé ce principe. Nous nous sommes chargés de payer l'un des pilotes alors que l'autre pilote accrédité était payé par la Commission des ports nationaux en tant que maître de port et capitaine du remorqueur Twolan. En cas de maladie, il devrait être disponible. Cette année, nous cherchons à engager des pilotes mais il est très difficile de trouver une personne qui soit prête à s'installer à Churchill pendant trois mois. Voilà où en est la situation.

Nous avons un homme qui se charge du pilotage lorsque cela est nécessaire. Il se fait payer par le bateau, dépose l'argent à la banque et cet argent est ensuite renvoyé à notre autorité. C'est un remorqueur de la commission des ports nationaux qui transporte cet homme au bateau qu'il doit piloter et l'en ramène. Jusqu'à ce que le camp de report de Fort Churchill du ministère des Travaux publics ferme ses portes, il y vivait, maintenant il est installé dans un édifice de la Commission des ports nationaux.

C'est lui qui se charge de toute l'administration. Les services d'information du ministère l'avertissent de l'arrivée des bateaux et il travaille seul, pratiquement sans surveillance.



[Text]

**Mr. Goodale:** So then really in conjunction with information that is available to him, either from the Harbours Board or from MOT, he runs his own show.

**Capt Brooks:** That is correct.

**Mr. Goodale:** Is he a fairly senior individual in the sense of the experience he has?

**Capt Brooks:** The man we had up until this year had been there, I believe, for about ten years. He reached age 65 last year and we cannot use him under the regulations. We cannot use him any longer, but he is very experienced, master foreign-going and . . .

**Mr. Goodale:** The new person you say is there now, or will be there in August.

**Capt Brooks:** I am trying to recruit a couple of men now. They must have master home-trade certificates, but I still have the backup man who works for the National Harbours Board who is prepared to take them on for training and for general supervision until they learn the harbour.

**Mr. Goodale:** In the sense of the training and some of the peculiar problems that may exist at Churchill, with perhaps ice conditions on occasion or some of the channelling in the harbour, from a pilot's point of view is that a particularly difficult harbour to pilot in?

**Capt Brooks:** No. If a man has been a pilot anywhere he would require very little training. It is a tidal port. You can only move ships at a certain stage of the tide. Weather conditions are not the best, but it is a very short run from where he picks the ship up into the berth. They normally come in and berth it with the tide. If it is a long ship they will wait until another tide to turn the ship under favourable conditions, so that the ship is pointed ready to head out of the harbour when she is fully loaded.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, most of my points have been pretty well covered, but there are a couple I would like to pursue.

Perhaps it would be beneficial for the Committee if Mr. Jackson briefly told the Committee the difference between the Great Lakes Pilotage Authority and the other three authorities in the country with respect to the employee system as opposed to the entrepreneur system. That is a distinction of this particular Authority which I think is an important background for many of the answers he has given today.

**Mr. Jackson:** I have had enough trouble getting familiar with the Great Lakes Pilotage Authority, Mr. Lumley, and I am not that familiar with the other ones. However, I do know that some of the other Authorities are strongly represented by contract pilots. In our area we have four districts. The Cornwall District is an employee pilot situation. District 1 is contract pilots, and Districts 2 and 3 are again employee pilots. So we do have a means of comparing the two systems of pilotage from the point of view of paying them and getting so much work out of the pilots.

[Interpretation]

**M. Goodale:** Donc, grâce aux renseignements que lui communique la Commission des ports ou le ministère des Transports, il est parfaitement indépendant.

**Capt Brooks:** C'est exact.

**M. Goodale:** S'agit-il d'une personne responsable, expérimentée?

**Capt Brooks:** Jusqu'à cette année, il s'agissait d'un homme qui occupait le poste depuis environ 10 ans. L'année dernière il a atteint 65 ans et, d'après les règlements, nous ne pouvons plus l'employer. Nous ne pouvons plus l'employer, mais il est très expérimenté, habilité à piloter les bateaux étrangers . . .

**M. Goodale:** Son remplaçant est déjà là, ou arrivera en août, n'est-ce pas?

**Capt Brooks:** J'essaie de recruter deux hommes. Ils doivent avoir, des diplômes de capitaine, mais je dispose tout de même des services d'un employé de la Commission des ports nationaux qui pourra se charger de leur formation et les surveiller jusqu'au moment où ils connaîtront bien le port.

**M. Goodale:** Quels sont les problèmes particuliers posés par le port de Churchill, problèmes de glace, de passage dans le port, s'agit-il d'un port difficile du point de vue du pilotage?

**Capt Brooks:** Non, quiconque a déjà piloté ailleurs doit pouvoir se familiariser très vite avec le port. Il faut tenir compte de l'influence de la marée, les bateaux ne peuvent circuler qu'à certains moments. Les conditions climatiques ne sont pas les meilleures mais la distance à parcourir pour atteindre le quai est très courte. D'ordinaire, les bateaux s'ancrent au moment de la marée. S'il s'agit d'un bateau très long, on attend la marée suivante pour le tourner dans des conditions favorables; il est alors prêt à sortir du port lorsque le chargement est terminé.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, la plupart de mes questions ont déjà reçu une réponse, mais il m'en reste deux.

M. Jackson pourrait peut-être expliquer au Comité la différence entre l'Administration de pilotage des Grands lacs et les trois autres administrations du pays, la différence entre le système des employés et celui des entrepreneurs. Je pense que les caractéristiques qui distinguent cette administration éclaire d'un jour nouveau les réponses qu'il nous a données aujourd'hui.

**M. Jackson:** J'ai eu pas mal de difficultés à me familiariser avec l'Administration de pilotage des Grands lacs, monsieur Lumley, et je ne connais pas très bien les autres. Quoi qu'il en soit, je sais que certaines autres administrations emploient des pilotes à contrat. Dans notre région, nous avons quatre districts. Dans celui de Cornwall, là les pilotes sont employés. Dans le district n° 1, les pilotes sont à contrat et dans les districts n° 2 et 3, ils sont employés également. Nous pouvons donc comparer les deux systèmes de pilotage du point de vue du rendement et de la rentabilité.

[Texte]

• 1145

I think what you are getting at here is, which is the best system and I do not think there is any doubt that the best system is to have contract pilots that under the act the pilots do have available to them the right to become employees of our authority. They have exercised this right for last few years and now the contract pilots in our Authority are in the minority. I think there are about only 20 per cent of them roughly, contract pilots.

**Mr. Lumley:** Is there any difference in income of the pilots of the entrepreneur size as opposed to the employee size?

**Mr. Jackson:** I think if you cost out everything the employee pilot is obviously much better off. But then, there are obvious benefits to the contract pilot because I believe this group of contract pilots have elected to stay contract pilots because they think there are either benefits for them now or benefits just around the corner.

**Mr. Lumley:** In the discussions I have had with the contract pilots they estimate they are saving the Authority between \$300,000 and \$500,000 a year by staying contract pilots and not becoming employees.

**Mr. Jackson:** To be honest with you we are happy to see them stay contract pilots.

**Mr. Lumley:** I am sure they are very happy to hear your comments. I am sure happy to hear Mr. Jackson's comment on the benefits of the ad hoc system rather than having a national board. Is this a change of policy from the Great Lakes Pilotage Authority? My understanding was that the Great Lakes Authority previously was advocating a national association.

**Mr. Jackson:** We still do, we are on record as saying it, but we do see benefits in keeping certain things at the local level. Now I mentioned negotiations. Maybe I am wrong in this because these questions are quite new to me. Again Captain Brooks is very close to negotiations with the pilots, maybe he has a comment on whether they should be retained at the local level or go to the national level.

**The Chairman:** Captain Brooks.

**Capt Brooks:** Once again I bring up the American question. The money saved the Authority was calculated at the number of extra pilots we would need in that district if they became employees to ensure our share of that international district I. This is tied in with the rest of the Great Lakes where we, the Authority, have been trying to get 50 per cent across the Great Lakes. The more employee pilots, the less our share compared with the American contract pilot. These employee pilots of ours over the years have negotiated terms and conditions of employment, time off, days of rest, which the American contract pilot and our own Canadians will forego when traffic is up because it is a direct benefit to him. So whether we would be in a position to take more people on when we are in a deficit position to ensure our share is all dollars and cents, sir. I do not know if we could go that way.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I wonder if Captain Brooks would comment on if there is a national board, what incentive would there be for the contract pilot to stay contract pilots? Would they not ask: why do we not just become employees of the system? In essence, this would be losing the most beneficial segment of your Authority.

[Interprétation]

En fait, vous devez vous demander quel est le meilleur système et, à mon sens, il ne fait pas de doute que le système des contrats soit le meilleur; en vertu de la loi, les pilotes ont le droit de devenir employés de notre administration. Depuis quelques années, ils bénéficient de ce droit et, aujourd'hui, les pilotes à contrat employés par notre administration font la minorité. Je pense qu'ils sont environ 20 p. 100.

**M. Lumley:** Y a-t-il une différence entre le revenu des pilotes à contrat et ceux des pilotes employés à plein temps?

**M. Jackson:** Si vous tenez compte de tous les facteurs, le pilote employé est dans une situation bien meilleure. Mais, bien sûr, les pilotes à contrat ont certains avantages et ceux qui ont choisi de le rester l'ont fait à cause des avantages que cela signifie actuellement ou dans un futur très proche.

**M. Lumley:** J'ai parlé de la question avec les pilotes à contrat et ils estiment qu'en ne devenant pas employés de l'administration, ils économisent à celle-ci entre \$300,000 et \$500,000 par an.

**M. Jackson:** Pour être honnête, je dois vous dire que nous sommes contents qu'ils aient choisi de rester des pilotes à contrat.

**M. Lumley:** Je suis certain qu'ils seront enchantés de vous entendre. Pour ma part, je suis enchanté d'entendre M. Jackson parler des avantages du système actuel sur celui d'une commission nationale. Cela part-il d'une politique différente de celle de l'administration de pilotage des Grands lacs? J'avais cru comprendre que l'administration des Grands lacs prônait jadis une association nationale.

**M. Jackson:** Nous le faisons toujours, nous l'avons dit publiquement, mais nous savons également quels sont les avantages d'un système local. J'ai parlé de négociations. Je me trompe peut-être, car ces questions sont nouvelles pour moi. Le capitaine Brooks, qui connaît bien les questions de négociations avec les pilotes pourra peut-être vous dire quel système lui semble préférable, le système local ou le système national.

**Le président:** Capitaine Brooks.

**Capt Brooks:** Je reviens à la question américaine. On a calculé les économies réalisées par l'administration d'après le nombre de pilotes supplémentaires qui serait nécessaire dans ce district pour assumer nos responsabilités dans le district international 1 si ceux-ci devenaient des employés. Cela dépend du reste des Grands lacs où l'administration a essayé d'obtenir 50 p. 100 des activités sur toute la surface des Grands lacs. Plus nos pilotes sont des employés à plein temps, moins nous pouvons rivaliser avec les pilotes américains à contrat. Au cours des années, ces pilotes que nous employons ont négocié des termes et des conditions d'emploi, les périodes de repos, les journées de repos, etc., que les pilotes américains et canadiens à contrat ne respectent pas quand le trafic augmentera mais qui représente un avantage direct pour les premiers. Donc, la possibilité d'employer plus de gens lorsque nous nous trouvons dans une situation déficitaire est purement une question d'argent. Je ne sais pas si cette voie nous est ouverte.

**M. Lumley:** Monsieur le président, d'après le capitaine Brooks, avec une commission nationale, quels avantages les pilotes à contrat auraient-ils à rester pilotes à contrat? Ne demanderaient-ils pas à devenir employés? Cela nous ferait perdre l'aspect le plus intéressant de votre administration.



[Text]

**Capt Brooks:** A lot depends on the group, sir. I have watched them over the years, the ages change and the benefits look more attractive to one age group than another. It depends who are the majority. In one group there are 18 pilots and regardless of what benefits are put on the table, they will remain contract pilots. They are of the old school, the old entrepreneurs. There is no way they wants to get in as employees to be told what to do when in fact, as Judge Bernier in the Royal Commission said, they are not entrepreneurs any more, they are quasi-employees of their own corporation. But I do not know, next year a younger group may come in and say no, they want to get in under this superannuation and that sort of thing.

**Mr. Lumley:** I am certain just sitting here you can appreciate my conundrum as a layman. On one hand, Mr. Jackson says it is far more beneficial with the contract pilot as opposed to the employee pilots. On the other, the Authority is advocating a national board which they see taking away the initiative of contract pilots.

**Mr. Jackson:** I am not so sure the national board as such would change what is happening at this level here.

**Mr. Lumley:** It will not.

**Mr. Jackson:** I do not see it changing, but again I do not know, I am only surmising.

**Mr. Lumley:** I think it is important that you do not see any particular change. They obviously do.

**Mr. Jackson:** Maybe someone above us does too; I do not know.

• 1150

**Mr. Lumley:** Some of the contract pilots have complained that they are not treated in the same way as the masters pilots; the same set of standards is not applied to both equally—for example, the medical standards. Is this a bona fide complaint? Does it adversely affect the contract pilots?

**Mr. Jackson:** As far as fringe benefits are concerned, undoubtedly the employee pilot does have a lot more than, say, a contract pilot.

**Mr. Lumley:** They say that the masters do not have to adhere to the same medical standards as the contract pilots. Is this a bona fide complaint?

**Capt Brooks:** This was all part of the certification scheme that we planned. The masters holding these certificates would have the same qualifications as a pilot—and that included the medical qualifications. In our regulations, we said that if he came forward and satisfied the Authority that he had the experience and was medically fit . . . Unfortunately, these men have not come forward at this time, therefore, with no certification scheme in effect, the pilots are correct. We are not overseeing the medical standards that a pilot must.

**Mr. Lumley:** One of the solutions they have advocated is cancellation of the extension to the DMA certificate. What is your comment on that suggestion?

**Mr. Jackson:** We worked very hard at trying to implement it and I cannot see that we can now turn around and back away from it. Again, a lot would depend on the new act.

[Interpretation]

**Capt Brooks:** Cela dépend beaucoup du groupe, monsieur. Je les ai observés pendant des années, ce qui semble avantageux aux pilotes d'un groupe d'âge, ne l'est pas pour les pilotes d'un autre groupe d'âge. Cela dépend de la majorité. Par exemple, nous avons un groupe de dix-huit pilotes, et quels que soient les avantages qu'on leur propose, ils resteront à contrat. Ils font partie de la vieille école, ils n'accepteront jamais de devenir employés et de s'entendre donner des ordres, eux qui, comme le juge Bernier de la Commission royale dit, ne sont plus des entrepreneurs, mais des quasi-employés de leur propre société. Mais, qui sait l'année prochaine, un groupe plus jeune peut arriver et déclarer vouloir bénéficier d'un régime de retraite, etc . . .

**M. Lumley:** Vous devez vous rendre compte de mon étonnement de profane. D'une part, M. Jackson nous dit qu'il est beaucoup plus avantageux d'avoir des pilotes à contrat que des pilotes employés; d'autre part, l'administration prône une commission nationale qui risque un jour de faire disparaître les pilotes à contrat.

**M. Jackson:** Je ne suis pas certain qu'une commission nationale modifierait la situation à ce niveau.

**M. Lumley:** Non.

**M. Jackson:** Je ne pense pas que cela change, mais, je le répète, je ne sais pas, je fais des hypothèses.

**M. Lumley:** Le fait que vous n'envisagez pas de changement particulier est important; de toute évidence, eux, en voient.

**M. Jackson:** Quelqu'un qui se trouve au-dessus de nous en voit peut-être également, je ne sais pas.

**M. Lumley:** Certains pilotes à contrat se sont plaints de ne pas être traités comme les maîtres-pilotes; les mêmes normes ne s'appliquent pas aux deux catégories—par exemple, les normes médicales. Cette plainte était-elle justifiée? Les pilotes à contrat ont-ils des désavantages?

**M. Jackson:** Les pilotes employés ont, sans contredit, beaucoup plus d'avantages marginaux que les pilotes à contrat.

**M. Lumley:** Ils prétendent que les maîtres-pilotes ne doivent pas se conformer aux mêmes normes médicales que les pilotes à contrat. Cette plainte est-elle justifiée?

**Capt Brooks:** Cela relève du système d'accréditation que nous avons mis sur pied. Les maîtres-pilotes détenant cette accréditation auraient été dans la même situation qu'un pilote, y compris du point de vue médical. D'après nos règlements, le pilote qui se présentait et réussissait à convaincre l'administration qu'il avait l'expérience nécessaire et qu'il se conformait aux normes de santé . . . malheureusement, ils ne se sont pas présentés. Pour l'instant, puisque le système d'accréditation ne fonctionne pas, les pilotes ont raison. Nous ne faisons pas abstraction des normes médicales.

**M. Lumley:** Ils pensent qu'une des solutions consisterait à annuler la prolongation du certificat d'accréditation. Qu'en pensez-vous?

**M. Jackson:** Nous avons fait tout ce que nous avons pu pour essayer de l'appliquer et je ne vois pas comment nous pourrions revenir en arrière. Bien sûr, beaucoup dépendra de la nouvelle loi.

[Texte]

**Capt Brooks:** We have talked with this group of pilots often on this. As we in the Authority only service about one-third of the ships using the seaway, to handle the other two-thirds in pilots we would denude the inland fleet of just about all its masters.

**Mr. Lumley:** You would be defeating your own purpose.

**Capt Brooks:** Yes.

**Mr. Lumley:** One final comment. The Dominion Marine Association has complained with regard to the Great Lakes Pilotage Authority. For example, the Pacific Pilotage Authority does not require them to have pilots on a coastal waterway, whereas you require it. Is this strictly a different perspective, one looking at the economic side, the other looking at the safety side? Is there any justification? Does it add substantially to the cost of their operations?

**Mr. Jackson:** Not substantially; it is a fraction of a per cent, I think. I forget the figure now, but it does not add substantially to it. However, I think they have an argument, and certainly this whole thing has to be looked at, as I said in an earlier answer.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

**Mr. Forrestall:**

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

Captain Brooks, you are concerned with four districts. Is there wage parity between the pilots in the different regions?

**Mr. Jackson:** There is a slight difference. Captain Brooks can give you more details.

**Capt Brooks:** In the Cornwall district and in districts two and three, the Welland Canal up, the pilots used in the restricted waters are all paid the same salary. The pilots in district three who are employees and those in Lake Ontario who work the open waters, being a different type of pilotage, are at a reduced rate. So we have two different wage scales.

**Mr. Forrestall:** Is it a significant difference?

**Capt Brooks:** The difference between \$2,900 and \$3,200 a month; \$300 a month.

**Mr. Forrestall:** For two men who would have the same competency.

**Capt Brooks:** They would have the same qualifications, yes. Normally, the lake pilots are the ready pool to fill the vacancies for the district work. As a district man retires or has to be replaced, we take a man off the lake and put him into a district.

• 1155

Another difference between the lake and the district man is that under our regulations, on the open waters of the lake the pilot is required to be on board as opposed to having the conduct of the ship. So again we recognize that difference on the pay scale.

**Mr. Forrestall:** That is an interesting question. When a ship is in a lock, is the pilot on board or is he on the dock?

[Interprétation]

**Capt Brooks:** Nous avons souvent discuté avec ce groupe de pilotes. Puisque l'administration ne dessert qu'environ un tiers des bateaux qui passent par la voie maritime, pour desservir les deux autres tiers, nous aurions besoin de presque tous les maîtres-pilotes de la flotte intérieure.

**M. Lumley:** Ce qui serait contraire à vos objectifs.

**Capt Brooks:** Oui.

**M. Lumley:** Une dernière observation. L'Association Dominion Marine s'est plainte de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Par exemple, l'Administration de pilotage du Pacifique n'exige pas la présence d'un pilote sur un trajet côtier, alors que vous l'exigez. S'agit-il uniquement d'une différence de point de vue, l'un étant purement économique et l'autre uniquement sécuritaire? Cela se justifie-t-il? Cela se traduit-il par une différence importante du coût des opérations?

**M. Jackson:** Pas importante; c'est minime, je pense. Je n'ai pas le chiffre en tête, mais il n'est vraiment pas important. Quoi qu'il en soit, leur argument se défend et toute la situation doit être remise en question, comme je l'ai dit tout à l'heure.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley.

**Monsieur Forrestall:**

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président.

Capitaine Brooks, vous vous occupez de 4 districts. Les salaires des pilotes sont-ils les mêmes dans les différentes régions?

**M. Jackson:** Il y a une petite différence. Le capitaine Brooks pourra vous donner de plus amples détails.

**Capt Brooks:** Dans le district de Cornwall et dans les districts 2 et 3, en amont du canal Welland, les pilotes qui circulent dans les eaux réservées reçoivent tous le même salaire. Les pilotes du district 3 qui sont des employés et ceux du lac Ontario qui travaillent au large reçoivent un salaire inférieur car leur travail n'est pas le même. Nous avons donc 2 échelles de salaires.

**M. Forrestall:** Sont-elles très différentes?

**Capt Brooks:** La différence se situe entre \$2,900 et \$3,200 par ans, c'est-à-dire \$300 par mois.

**M. Forrestall:** Pour des gens qui ont la même compétence.

**Capt Brooks:** Effectivement, la même compétence. D'ordinaire, les pilotes du lac sont prêts à occuper les places vacantes dans le district. Lorsqu'un pilote du district prend sa retraite ou doit être remplacé, nous le remplaçons par un pilote du lac.

Autre différence entre les pilotes du lac du district: en vertu de nos règlements, dans le lac, au large, le pilote doit se trouver sur le bateau mais n'assure pas forcément la direction du bateau. Cette distinction se répercute sur l'échelle de salaire.

**M. Forrestall:** C'est une question intéressante. Lorsqu'un bateau se trouve dans une écluse, le pilote doit-il être à bord ou sur le quai?



[Text]

**Capt Brooks:** When in a lock?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Capt Brooks:** In a lock, sir, he has to have the conduct of the ship because we are talking about what used to be the old designated waters.

**Mr. Forrestall:** What do you mean by the conduct of the ship?

**Capt Brooks:** He is responsible to the master for . . .

**Mr. Forrestall:** The master remains responsible in the lock.

**Capt Brooks:** The master remains responsible for the safety of his ship.

**Mr. Forrestall:** And the pilot?

**Capt Brooks:** The pilot is responsible to the master for the safe navigation of that ship.

**Mr. Forrestall:** For the safe navigation of that ship through the lock. And he is on board.

**Capt Brooks:** He is on board but he also has the conduct of the ship.

**Mr. Forrestall:** I am sorry. I am missing something, probably not important but it intrigues me. How could he have conduct of the ship if he was not on board?

**Capt Brooks:** Oh, I am sorry. The ship has to have a pilot in those waters, but in the open waters it is sufficient that he is on board.

**Mr. Forrestall:** Yes. I thought I was misunderstanding. I am sorry.

The other question. Is there any movement between pilots, one district to another, or do they stick pretty close historically to their own region?

**Capt Brooks:** The only movement we have in the Great Lakes is that some of the pilots from Lake Ontario had previously been examined for this District One. They would move in there. The other pilots I was mentioning, the lake pilots up in the upper lakes—Superior, Michigan and Huron—have already been examined for the Welland Canal.

**Mr. Forrestall:** They have been.

**Capt Brooks:** They have been examined so they would just flow in with a very short training period and do work in the district.

**Mr. Forrestall:** So theoretically, somebody could come out of Thunder Bay and go right to St. Lambert.

**Capt Brooks:** No, sir. Right down into Lake Ontario only. He has not been examined from Cape Vincent down to Montreal.

**Mr. Forrestall:** Then he has to remove himself and somebody else has to, even if he is qualified.

**Capt Brooks:** Yes, sir. There are still a lot of pilots who had been sailing masters before the seaway, who at one time were qualified, but they no longer are due to the regulations.

[Interpretation]

**Capt Brooks:** Quand, dans une écluse?

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Brooks:** Dans une écluse, il doit assurer la direction du bateau car cela est considéré comme ce que l'on appelait jadis les eaux désignées.

**M. Forrestall:** Que voulez-vous dire par direction du bateau?

**Capt Brooks:** Il est responsable devant le capitaine de . . .

**M. Forrestall:** Le capitaine reste responsable dans l'écluse.

**Capt Brooks:** Le capitaine est responsable de la sécurité de son bateau.

**M. Forrestall:** Et le pilote?

**Capt Brooks:** Le pilote est responsable devant le capitaine de la navigation du bateau.

**M. Forrestall:** De la navigation de ce bateau au cours de son passage de l'écluse. Et il se trouve à bord.

**Capt Brooks:** Il se trouve à bord, mais c'est lui qui dirige le bateau.

**M. Forrestall:** Excusez-moi, mais il y a quelque chose que je ne comprends pas, ce n'est probablement pas important, mais cela m'intrigue. Comment pourrait-il diriger le bateau sans être à bord?

**Capt Brooks:** Oh, excusez-moi. Dans ce cas le bateau doit avoir un pilote mais au large il suffit qu'il se trouve à bord.

**M. Forrestall:** Oui. Je croyais n'avoir pas compris. Excusez-moi.

Une autre question. Les pilotes changent-ils de district ou bien restent-ils dans leur propre région?

**Capt Brooks:** Le seul changement dans les Grands Lacs est celui des pilotes du lac Ontario qui ont subi l'examen et peuvent passer au district un. Quant aux autres pilotes, les pilotes des lacs Supérieur, Michigan et Huron—ils ont déjà subi l'examen pour le canal Welland.

**M. Forrestall:** Ils l'ont subi.

**Capt Brooks:** Ils ont subi l'examen et sont prêts à travailler dans le district après une très courte période de formation.

**M. Forrestall:** Si bien qu'en théorie, un pilote pourrait passer directement de Thunder Bay à Saint-Lambert.

**Capt Brooks:** Non, monsieur. Seulement jusqu'au lac Ontario. Il y a un autre examen pour le pilotage entre le cap Vincent et Montréal.

**M. Forrestall:** Dans ce cas, il doit céder la place, même s'il est qualifié.

**Capt Brooks:** Oui, monsieur. Il y a encore beaucoup de pilotes qui étaient capitaines avant la construction de la Voie maritime, qui ont déjà été qualifiés mais qui ne le sont plus en vertu des règlements.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** Can I jump you into something perhaps a little hypothetical? But nevertheless, you are professionals. Perhaps this is a question I should have put to Captain Latter last evening but in the context it did not occur to me. Could you give me just a comment or two, a brief comment or two, as to whether or not there are any implications—I do not see any directly with respect to your Authority but I am sure the Atlantic Pilotage will not object to a professional comment from a colleague—with respect to the implementation of the 200-mile limit? Are there any implications to pilotage in Canada from that?

**Mr. Jackson:** I cannot see any as far as the Great Lakes are concerned.

**Mr. Forrestall:** I am aware of that but wondered if in a general professional way you would see any implications.

**Mr. Jackson:** I am wondering about Churchill.

**Mr. Forrestall:** That is what I was thinking of.

**The Chairman:** Captain Brooks?

**Capt Brooks:** My first reaction is the cost factor if we are going to start putting people out there. If pilots were required at this distance, the number of pilot boats we would need off the banks and off the Northumberland Strait, off . . . what is the strait? All I can think of is the cost, but I do not think it would be necessary to have a pilot come all that way through. We are really talking of pilots who—we want local knowledge as opposed to an enforcer of regulations, which I think you are talking of.

**Mr. Forrestall:** Does the Canadian pilot, the private entrepreneur, the contracting pilot, do any work in and out of any American ports?

**Capt Brooks:** Oh, very much so. American and Canadian ports.

**Mr. Forrestall:** This is what you are talking about, that you freely interchange.

**Capt Brooks:** Yes, sir.

**Mr. Forrestall:** What would be an example? The pilot would go on board where?

**Capt Brooks:** All the District One pilots get on board at Snell Lock, which is in American waters.

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Capt Brooks:** And they take the ship straight up to Cape Vincent, New York, which is back again in American waters even though they have been going through Canadian waters.

**Mr. Forrestall:** I see.

**Capt Brooks:** We have six American pilots on Lake Ontario. Most of their work is in and out of Toronto and Hamilton.

**Mr. Forrestall:** How close are we to splitting the traffic? You said that we are aiming for 50 per cent.

**Capt Brooks:** Yes.

[Interprétation]

**M. Forrestall:** Me permettez-vous de vous exposer une situation hypothétique? Peu importe, vous êtes des professionnels. J'aurais peut-être dû poser cette question au capitaine Latter hier soir mais je n'y a pas pensé. Je voudrais savoir très rapidement ce que vous pensez de l'application de la limite des 200 milles et de ses implications possibles pour le pilotage au Canada—je ne vois pas d'implication possible pour votre administration mais je suis certain que l'Administration du pilotage de l'Atlantique ne refusera pas d'entendre le point de vue d'un collègue.

**M. Jackson:** Je ne vois aucune implication pour les Grands Lacs.

**M. Forrestall:** Je le sais bien, mais je vous pose la question en général, à vous qui êtes un spécialiste.

**M. Jackson:** Je me pose des questions à propos de Churchill.

**M. Forrestall:** C'est précisément ce à quoi je pensais.

**Le président:** Capitaine Brooks?

**Capt Brooks:** Je pense avant tout au facteur coût, à ce qu'il nous en coûterait d'envoyer des gens là-bas. Si des pilotes étaient obligatoires à une telle distance, je pense au nombre de bateaux pilotes qui deviendraient nécessaires sur les rives du détroit de Northumberland, sur . . . Quel est le nom de ce détroit? Je pense avant tout au coût mais je ne pense pas que la présence d'un pilote soit nécessaire pendant tout le trajet. Nous parlons de pilote chargé d'appliquer les règlements; or, c'est à cela que vous faites allusion.

**M. Forrestall:** Est-ce que les pilotes canadiens, les entrepreneurs privés, les pilotes à contrat sont employés dans certains ports américains?

**Capt Brooks:** Absolument, très souvent, dans des ports américains et canadiens.

**M. Forrestall:** C'est ce dont vous parliez, le libre échange des pilotes.

**Capt Brooks:** Oui, monsieur.

**M. Forrestall:** Pouvez-vous nous en donner un exemple? A quel endroit le pilote monte-t-il à bord?

**Capt Brooks:** Tous les pilotes du district montent à bord à l'écluse de Snell qui se trouve en territoire américain.

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Brooks:** Puis, après avoir traversé les eaux canadiennes, ils accompagnent le bateau jusqu'à Cape Vincent, New York, qui se trouve en eaux américaines.

**M. Forrestall:** Je vois.

**Capt Brooks:** Nous avons six pilotes américains sur le lac Ontario. Ils travaillent surtout dans les ports de Toronto et de Hamilton.

**M. Forrestall:** Où en sommes-nous quant à cette répartition du trafic? Vous avez dit que l'objectif était de 50 p. 100.

**Capt Brooks:** Oui.



[Text]

**Mr. Forrestall:** What are our own men doing now?

**Capt Brooks:** Last year we were 45.4 per cent, sir, which was the target we had set the previous year. It was right on the money.

**Mr. Forrestall:** Will that increase slightly this year?

**Capt Brooks:** With the working arrangements we arrived at a year ago, unless the traffic patterns change we should realize the same percentage again. If there were more through traffic for Thunder Bay we would pick up a bit more, but that varies from year to year. When there were lot of containers in the lakes there was a lot more traffic into Toledo and Cleveland, and the Americans were getting a lot out of that.

**Mr. Forrestall:** The implications to your employees of the removal of the at-and-east rates—I could never understand where in hell that came from, it is an awful phrase to describe a subsidy program for the movement of grains and flour—do you see any reduction in business, rising out of your own tonnage moved, out of the removal of that subsidy in the subsequent and consequent loss of that business by bottom, by boat?

**Capt Brooks:** I am not that familiar with the economics of it, sir, sorry.

**Mr. Forrestall:** Mr. Jackson?

**Mr. Jackson:** You are not talking about a big tonnage figure, are you, here?

**Mr. Forrestall:** For Halifax? It is an enormous tonnage.

**Mr. Jackson:** No, I mean the amount that could be, say, swung into the lakes.

**Mr. Forrestall:** It comes down from the Lakehead anyway, grain and flour for export out of Saint John and Halifax that we are we going to move by unit train instead of by boat, I guess.

**Mr. Jackson:** Oh, yes.

**Mr. Forrestall:** If the government has their way. But you have not given that any thought...

**Mr. Jackson:** No.

**Mr. Forrestall:** You could not make any observation. Thank you very much. I have learned something about pilotage on the Great Lakes today.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

On behalf of the members and myself, Mr. Jackson, I would like to thank you and your officials for appearing before us this morning. It was most interesting.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Que font nos hommes maintenant?

**Capt Brooks:** L'an dernier, nous en étions à 45.4 p. 100 monsieur, c'était l'objectif établi la semaine précédente, pour la somme d'argent allouée.

**M. Forrestall:** Est-ce que cette somme va augmenter légèrement cette année?

**Capt Brooks:** Étant donné les dispositions de travail que nous avons prises l'an passé, à moins que les tendances de trafic changent, nous devrions atteindre le même pourcentage. S'il y avait plus de trafic qui passe par Thunder Bay, nous pourrions en reprendre légèrement, mais cela varie d'une année à l'autre. Lorsqu'il y avait beaucoup de conteneurs sur les lacs, il y avait beaucoup plus de trafic à Toledo et Cleveland et les Américains en tiraient une bonne part.

**M. Forrestall:** Quels sont les effets pour les employés de cette suppression des tarifs à l'Est—je n'ai jamais pu comprendre d'où venait cette expression, elle me semble terrible pour décrire un programme de subvention pour le transport des céréales et de la farine—prévoyez-vous une réduction dans les transports, dans le nombre de tonnes transportées, à la suite du retrait de cette subvention et comme conséquence de la perte de ce transport par bateau?

**Capt Brooks:** Je ne connais pas très bien le côté économique de la question. Excusez-moi.

**M. Forrestall:** Monsieur Jackson?

**M. Jackson:** Vous ne parlez pas du gros tonnage, n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Pour Halifax? Il s'agit d'un tonnage énorme.

**M. Jackson:** Non, je veux parler du tonnage qui pourrait être transporté par les lacs.

**M. Forrestall:** Cela en revient à cela de toute façon, pour les céréales et la farine d'exportation de Saint John et Halifax, que nous allons transporter par unité ferroviaire plutôt que par bateau.

**M. Jackson:** Oui.

**M. Forrestall:** Si le gouvernement a gain de cause. N'y avez-vous pas songé...

**M. Jackson:** Non.

**M. Forrestall:** Vous n'avez pas pu faire d'observation. Je vous remercie beaucoup. J'ai appris quelque chose au sujet du pilotage sur les Grands Lacs aujourd'hui.

**Le président:** Merci monsieur Forrestall.

Au nom des membres du Comité et en mon nom personnel, monsieur Jackson, je vous remercie, de même que vos hauts fonctionnaires d'être venus ce matin. La séance a été très intéressante.

*[Texte]*

For the information of the members, because of your Chairman's foresight, we changed from Thursday to Wednesday, so tomorrow we will have our meeting at 3.30 o'clock. We will then be available for the votes that will take place on Thursday. We will have before us the Pacific Pilotage Authority tomorrow.

Thank you very much. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

*[Interprétation]*

Pour la gouverne des membres, le président a prévu des changements de séance de jeudi à mercredi; par conséquent, demain nous nous réunirons à 15 h 30. Nous serons donc disponibles pour les votes qui auront lieu jeudi. Nous accueillerons demain les administrations du pilotage de la région du Pacifique.

Je vous remercie beaucoup. La séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.









WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

*From the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.:*

Mr. Frank E. Jackson, Chairman;

Captain Jackson Brooks, General Manager.

*De l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée:*

M. Frank E. Jackson, président;

Capitaine Jackson Brooks, directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 57

Wednesday, May 5, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 57

Le mercredi 5 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport and Communications

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Vote 110—Pacific Pilotage  
Authority under  
TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1976-1977  
Crédit 110—Administration  
de pilotage du Pacifique  
sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session  
Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la  
trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell  
Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Condon	Goodale
Douglas	Harquail
(Bruce-Grey)	Hnatyshyn
Forrestall	Horner
Fortin	Loiselle (Chambly)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell  
Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Loiselle	McIsaac
(Saint-Henri)	Munro (Esquimalt- Saanich)
Lumley	Ritchie
McCain	Rodriguez
McGrath	Watson—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, May 4, 1976:

Mr. Ritchie replaced Mr. Marshall

On Wednesday, May 5, 1976:

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich) replaced Mr. Alexander.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 4 mai 1976:

M. Ritchie remplace M. Marshall

Le mercredi 5 mai 1976:

M. Munro (Esquimalt-Saanich) remplace M. Alexander.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 5, 1976

(59)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:50 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul), Condon, Douglas (Bruce-Grey), Forrestall, Goodale, Horner, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Munro (Esquimalt-Saanich) and Watson.

Witnesses: From the Pacific Pilotage Authority: Mr. Peter V. O. Evans, Chairman; Mr. Philip Rose, Financial Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. (See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976).

The Chairman called vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority.

The witnesses answered questions.

Agreed,—That a copy of the Minutes of Proceedings and Evidence of this day's meeting be sent to the Auditor General.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 5 MAI 1976

(59)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 50 sous la présidence de M. Campbell, (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul), Condon, Douglas (Bruce-Grey), Forrestall, Goodale, Horner, Loiselle (Saint-Henri), Lumley, Munro (Esquimalt-Saanich) et Watson.

Témoins: De l'Administration de pilotage du Pacifique: Mr. Peter V. O. Evans, président; Mr. Philip Rose, agent financier.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 portant sur le Budget principal sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (Voir procès-verbal du mardi 7 avril 1976).

Le président met en délibération le crédit 110 portant sur l'Administration de pilotage du Pacifique.

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu—Qu'un exemplaire du procès-verbal et des témoignages de la séance d'aujourd'hui soit envoyé à l'Auditeur général.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, May 5, 1976

[Text]

• 1552

**The Chairman:** Order, please. We have a quorum, necessary at least to start the questioning. I shall call Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority.

## TRANSPORT

J—Pacific Pilotage Authority Vote 110—Payment to the Pacific Pilotage Authority upon application by the Minister—\$100,000

**The Chairman:** We are very pleased to have with us this afternoon Mr. Peter V. O. Evans, Chairman, and Mr. Philip Rose, Financial Officer for the Pacific Pilotage Authority. Mr. Evans does not have any kind of opening statement so we can proceed with the questioning. We have first and foremost Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. I think we have made some kind of progress in the last day and a half or two days with the Atlantic Pilotage Authority, the Laurentian, the Great Lakes and now on to you, gentlemen. I appreciate your coming such a great distance for our purposes and our concerns.

We have perhaps established two or three areas that are of some concern to the Committee. The first area of concern to the Committee appears to be, if I can judge this from the questions that have been asked not only by our own side of the table but questions asked by all members of the Committee from all sides of the House, has to do with intended increases. Might I ask our gracious witnesses, Mr. Chairman, whether they have in front of the CTC or the Water Transport Committee an application for any increases in their fees or tolls?

**The Chairman:** Mr. Evans.

**Mr. Peter V. O. Evans (Chairman, Pacific Pilotage Authority):** We have awaiting signature now, I think, of the Minister of Transport a new Fraser River tariff embodying an increase of 12½ per cent to cover increases in wages granted to the Fraser River pilots who are employees of the Authority. We have in the mill, and I believe due to be gazetted today, a new B.C. coast tariff designed to provide the revenue required to meet increases granted to the B.C. coast pilots, who are not salaried employees but members of the pilots' corporation and self-employed. If it is of interest to you, Mr. Forrestall, I do not believe there will be any objection raised through the CTC to the proposed tariff for the B.C. coast pilots. There will certainly be no objection as far as the Fraser River is concerned.

**Mr. Forrestall:** You are asking, then, as I understand, 12.5 per cent. Is this in any way, to your knowledge, guided by AIB?

• 1555

**Mr. Evans:** I may have misled you, again, through the Chair...

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 5 mai 1976

[Interpretation]

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire au moins pour entendre les questions. Je mets en discussion le Crédit 110 se rapportant à l'Administration de pilotage du Pacifique.

## TRANSPORTS

Crédit 110—Paiement à l'Administration de pilotage du Pacifique sur demande du ministre—\$100,000

**Le président:** Nous sommes heureux d'accueillir cet après-midi, M. Peter V. O. Evans, président et M. Philip Rose, agent des Finances de l'Administration de pilotage du Pacifique. Puisque M. Evans ne fait pas de déclaration préliminaire nous passons immédiatement aux questions. Tout d'abord, M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président. Au cours des deux derniers jours et demi nous nous sommes renseignés sur les Administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides et des Grands-Lacs. Aujourd'hui, c'est à vous messieurs. Nous apprécions que vous soyez venus de si loin pour répondre à nos questions.

Deux ou trois domaines inquiètent particulièrement le comité. Si j'en juge par les questions qui ont été posées par tous les membres du comité de tous les côtés de la Chambre, nous sommes tous préoccupés par les augmentations proposées. Monsieur le président, j'aimerais savoir si l'Administration de pilotage du Pacifique a présenté une demande d'autorisation d'augmentation de ses droits de péage à la Commission canadienne des Transports ou au Comité des Transports par eau.

**Le président:** Monsieur Evans.

**M. Peter V. O. Evans (Président, Administration de pilotage du Pacifique):** Le ministre des Transports doit approuver sous peu un nouveau tarif pour la rivière Fraser. L'augmentation de 12½ p. 100 couvrira les augmentations de traitement accordées aux pilotes de la rivière Fraser, qui sont à l'emploi de l'Administration. Un nouveau tarif côtier pour la Colombie-Britannique sera annoncé aujourd'hui. Il est destiné à fournir le revenu nécessaire pour couvrir les augmentations de traitement accordées aux pilotes côtiers de la Colombie-Britannique. Ce personnel ne reçoit pas d'appointements fixes. Ils sont membres de la Société des pilotes et travaillent à leur compte. Je crois savoir, monsieur Forrestall, qu'il est peu probable que la CCT s'oppose au nouveau tarif proposé. Ils l'accepteront certainement pour le pilotage sur la rivière Fraser.

**M. Forrestall:** Si je comprends bien, vous demandez une augmentation de 12.5 p. 100. Cette augmentation tombe-t-elle sous la juridiction de la Commission de lutte contre l'inflation?

**M. Evans:** Il semble qu'à nouveau je vous aie induis en erreur...

[Texte]

**Mr. Forrestall:** You did. That is why . . .

**Mr. Evans:** The Fraser River increase is 12.5 per cent; the coast pilots' increase is 17 per cent.

**Mr. Forrestall:** That is what I meant.

**Mr. Evans:** The Fraser River increase is directly related to an 8 per cent increase in wages granted to the Fraser River pilots on the basis that this was the guideline limit, as they were employees of the Pilotage Authority and in our view therefore governed by the strong indication we had received from the Minister that he expected Crown corporations reporting to him to live within the guidelines. The coast pilots' tariff, which I have just said embodies a 17 per cent increase, is to cover an increase of 12.8 per cent to the pilots plus increases in our own operating costs, which are obviously outside the guidelines. The negotiations were very protracted because we insisted throughout most of the discussions that we had to be bound by the AIB guidelines, and the pilots just as stoutly maintained that they were not covered by them nor were we.

**Mr. Forrestall:** What is the ratio, Mr. Chairman? Could the witness indicate to us what the ratio is between those who are employees and those who are contractual?

**Mr. Evans:** Numerically, in number of pilots?

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Evans:** There are 8 Fraser River pilots and 80 B.C. coast pilots.

**Mr. Forrestall:** Of that number, how many are employees of the Authority?

**Mr. Evans:** The eight.

**Mr. Forrestall:** Just the eight?

**Mr. Evans:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Eight employees. The 80 are contractual?

**Mr. Evans:** Right.

**Mr. Forrestall:** With respect to the discussions that are going on about the centralization of any control, and against that background, I am not going to ask you about that at this point in time, Mr. Chairman. But, Mr. Chairman, could you direct to the witness this question? Does the West coast Authority, the Pacific Authority, prefer that their pilots be members of the Authority or contractual, or, in other words, private entrepreneurs? Which does the Authority prefer?

**Mr. Evans:** That, Mr. Chairman, is not the easiest question to answer, but I think the weight of opinion would be to say we would prefer to have them employees.

**Mr. Forrestall:** If I hesitate, Mr. Chairman, it is because, of course, the other Authorities have wished the other way. Might I, Mr. Chairman, ask the senior authority from the West coast: why?

[Interprétation]

**M. Forrestall:** En effet. C'est pourquoi . . .

**M. Evans:** L'augmentation du tarif de la rivière Fraser est de 12.5 p. 100; l'augmentation accordée aux pilotes côtiers est de 17 p. 100.

**M. Forrestall:** C'est ce que j'avais compris.

**M. Evans:** L'augmentation consentie pour la rivière Fraser équivaut à une augmentation de traitements de 8. p. 100 accordée aux pilotes de la rivière Fraser. Nous avons voulu nous conformer aux directives de la Commission de lutte contre l'inflation puisque ces pilotes sont des employés de l'Administration de pilotage du Pacifique. Selon nous, ils sont régis par les directives du ministre. Il nous a demandé à titre de société de la Couronne rattachée au ministère des Transports de respecter les lignes de conduite établies. Le tarif des pilotes côtiers représente une augmentation de 17 p. 100. Cela couvre une augmentation de traitements de 12.8 p. 100 accordée aux pilotes, en plus de l'augmentation des dépenses d'exploitation lesquelles ne tombent pas sous les directives. Les négociations ont été assez difficiles puisque l'Administration de pilotage du Pacifique a soutenu, tout le long des discussions, qu'elle était liée par les directives de la Commission de lutte contre l'inflation. Au contraire, les pilotes ont répété qu'ils ne devaient pas s'y soumettre, pas plus que nous d'ailleurs.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je demanderais au témoin de nous indiquer la proportion d'employés réguliers par rapport aux employés contractuels.

**M. Evans:** Vous voulez savoir le nombre de ces pilotes n'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Evans:** Nous avons 8 pilotes sur la rivière Fraser et 80 pilotes côtiers en Colombie-Britannique.

**M. Forrestall:** De ce nombre, combien sont des employés réguliers de l'Administration?

**M. Evans:** Les 8 pilotes de la rivière Fraser.

**M. Forrestall:** Seulement ces 8 pilotes?

**M. Evans:** Oui.

**M. Forrestall:** Huit employés donc. Les 80 autres sont-ils des contractuels?

**M. Evans:** En effet.

**M. Forrestall:** On discute beaucoup de la centralisation des Administrations de pilotage. Monsieur le président, je n'aborderai pas cette question à ce moment-ci. L'Administration de la côte ouest, l'Administration de pilotage du Pacifique, préfère-t-elle que ses pilotes soient membres de l'Administration ou qu'ils soient des employés contractuels, des entrepreneurs privés.

**M. Evans:** Monsieur le président, il est difficile de répondre à cette question. Je pourrais me risquer à dire que nous préférons qu'ils soient des employés réguliers.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je me pose la question puisque les autres Administrations de pilotage ont manifesté l'avis contraire. Le président de l'Administration de la côte ouest peut-il m'expliquer pourquoi?



[Text]

**Mr. Evans:** Why I gave you that answer? Through the Chair, because we would have greater control in dealing with them as to working conditions, rates of pay, and so on.

• 1600

**Mr. Forrestall:** You do not give a damn about them. It is not an important feature on the West coast whether they are employees or contractual.

**Mr. Evans:** With respect, not as important as it is on the Atlantic coast.

**Mr. Forrestall:** What about the proposition that there should be or might possibly be a central authority. What advantages can you see gained from a centralization of the control of the various pilotage authorities from the Atlantic, Laurentian, Great Lakes, the river and the West coast?

**Mr. Evans:** The centralization of information, I think, could be of value to the authorities. I believe some form of central body could be useful in resolving disputes that might arise between pilotage authorities and the users of the service. In general though, if I may use your question to give an answer that you have not asked me for, we feel that to run a pilotage authority effectively and efficiently we should have a considerable measure of local autonomy.

**Mr. Forrestall:** Then you would agree with, as I recall, recommendation 13 of the commission's report that you must retain a certain amount of ad hoc, local, regional autonomy and authority?

**Mr. Evans:** I would.

**Mr. Forrestall:** That is important, I agree with you very much indeed. Mr. Chairman, I am sure Mr. Lumley wants to ask—Lumley must have gone—Douglas and others want to ask questions.

I am so bereft of colleagues this afternoon, largely because of the press reports that only 53 people showed up for the capital hanging. It is understandable. I am sure our witnesses appreciate our difficulty with what is going on up in the House. We caught hell in the *Globe and Mail* this morning because nobody was in the House for the capital punishment debate. Those of us that are here, let me assure you, are deeply concerned about pilotage matters. That is why we are here and not over satisfying the national press as to why we are not present for what they consider to be a more important issue. I look behind me and there are no members of the press here to cover what in hell it is we are talking about.

I see none, so I do not have any reservations at all, sir, in going around our most distinguished Chairman and putting to you a basic four or five questions. Then I will leave them because they are a strain or a trend that we are trying to develop from one region right across Canada. If you will notice the actions of the Committee, we are trying to go from one coast to the other coast to determine common concerns, so that in our report we might reflect our understanding as nearly as we can of those concerns.

[Interpretation]

**M. Evans:** Pourquoi je suis de cet avis? Parce que si ces pilotes étaient nos employés, nous aurions un meilleur contrôle sur les négociations, sur les conditions de travail et sur le niveau de traitements.

**M. Forrestall:** Leur sort vous importe peu. Il semble que sur la côte ouest cela n'a aucune importance que les employés soient à traitements ou contractuels.

**M. Evans:** Sauf le respect que je vous dois, ce n'est pas aussi important que sur la côte de l'Atlantique.

**M. Forrestall:** Que pensez-vous de la proposition d'une administration centrale? Verriez-vous quelque avantage à la centralisation du contrôle des diverses Administrations de pilotage, c'est-à-dire celle de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands lacs, de la rivière Fraser et de la côte ouest?

**M. Evans:** A mon avis, la centralisation de l'information pourrait être utile aux diverses administrations. La création d'une agence centrale de contrôle pourrait aider à résoudre les disputes qui surviennent entre les Administrations de pilotage et les utilisateurs du service. J'utiliserai votre question pour répondre à une question que vous ne m'avez pas posée. D'une manière générale, nous jugeons que la direction efficace et rationnelle d'une Administration de pilotage exige une autonomie locale assez grande.

**M. Forrestall:** Vous êtes donc d'accord avec la recommandation N° 13 du rapport de la Commission. Elle mentionne que les Administrations de pilotage doivent conserver un certain niveau d'autonomie et d'autorité dans leurs régions respectives.

**M. Evans:** C'est ma recommandation.

**M. Forrestall:** Cette question est importante; je suis d'accord avec vous. Monsieur le président, je crois que M. Lumley et d'autres membres du Comité veulent poser des questions.

La presse ayant rapporté que seulement 53 députés étaient présents au débat sur la peine capitale, je suis privé de la présence de mes collègues à ce Comité cet après-midi. C'est compréhensible. Je suis certain que nos témoins sont sensibles à nos difficultés à l'égard de ce qui se passe à la Chambre. Le *Globe and Mail* s'est déchaîné contre les députés parce que très peu d'entre eux étaient présents à la Chambre pour le débat sur la peine capitale. Même s'ils ne sont pas ici, mes collègues sont intéressés aux questions de pilotage. C'est pourquoi nous sommes ici cet après-midi plutôt que d'essayer de contenter la presse nationale qui voudra savoir pourquoi nous ne sommes pas à la Chambre où se discute une question plus importante à leurs yeux. Je viens de vérifier la table de la presse et personne n'est ici pour couvrir les discussions en cours.

Je ne me gênerai donc pas pour vous poser quatre ou cinq autres questions fondamentales. Nous essayons d'établir une direction ou une tendance qui couvre toutes les régions du Canada. Le Comité va d'un côté à l'autre pour déterminer les préoccupations communes afin que son rapport reflète en autant que possible les intérêts des diverses Administrations de pilotage.

## [Texte]

One of the concerns has to do with the nature and the character of your work; with the charges that you are at this time putting through; with the quality or quantity of the work that you are doing. It has to do with the, I suppose, what in the hell do you need \$100,000 this year because I think that is important. We want to know finally what would be the impact of foreign charges on the Port of Vancouver.

Mr. Chairman, if I could ask these very brief questions, I am sure our witness will understand them as I go through them . . .

• 1605

**The Chairman:** I hate to interrupt the member . . .

**Mr. Forrestall:** Can I go down on the second round? I have five questions I will ask on the second round, if we get to them.

**The Chairman:** Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would like to follow up some of Mr. Forrestall's points.

I would like to ask, Mr. Evans, what is the salary differential now between the contract members of your Authority and the employee members?

**Mr. Evans:** That is a question that cannot be answered definitively. The employee pilots are now at \$32,745 per annum. We have no figures on the contract pilots. We pay them a percentage of the gross take in pilotage fees. They operate their corporation and incur expenses through the operation of their corporation and divide up the rest on a basis that they do not see fit to reveal to us. Perhaps I can say that in my opinion the employee pilots earn less per annum than the corporation pilots.

**Mr. Lumley:** It has been reported that the contract pilots average about \$40,000 a year on the Pacific Coast and they are the best paid in Canada. Would you agree with that statement?

**Mr. Evans:** I would think in a good year that would be so. I do not believe last year their earnings reached that figure because, as you know, there was an extended strike.

**Mr. Lumley:** This is in direct contrast to the Great Lakes Pilotage Authority where the contract employees in essence make less money than the direct employees. Is there any reason for this contrast between the two authorities?

**Mr. Evans:** It is difficult for me to answer that because I really do not know all the circumstances surrounding the employment of the Great Lakes pilots. One reason I suspect would be that the B.C. Coast corporation is a very well organized body and a very potent bargaining machine.

**Mr. Lumley:** Your statement today, regarding your desire to have most of them employees rather than contract employees, direct employees of the Authority, is opposite to yesterday's statement from the Great Lakes, and also we heard from the Atlantic, because the entrepreneurial aspect in most cases is much more efficient, as stated by our previous witnesses. Yet you apparently think differently, and as a Committee we want to know why you think differently.

## [Interprétation]

Nous sommes intéressés à connaître la nature et le genre de votre travail; les tarifs que vous demandez; la qualité et la quantité du travail que vous exécutez. En fin de compte, je me demande pourquoi vous réclamez la somme de \$100,000 pour l'année 1976-1977. En dernier lieu, j'aimerais connaître l'effet des charges étrangères sur le port de Vancouver.

Monsieur le président, permettez-moi de poser quelques questions très brèves. Je suis certain que notre témoin les comprendra au fur et à mesure que je les poserai . . .

**Le président:** Je m'excuse de vous interrompre . . .

**M. Forrestall:** Pouvez-vous inscrire mon nom pour le deuxième tour de questions? J'aurais cinq autres questions à poser.

**Le président:** Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je donnerai suite à quelques-uns des points soulevés par M. Forrestall.

M. Evans pourrait-il nous dire la différence de traitements entre les membres contractuels et les employés réguliers de son Administration?

**M. Evans:** Je ne puis vous répondre d'une façon précise. Les pilotes qui reçoivent un traitement fixe gagnent présentement \$32,745 par année. Nous n'avons pas de chiffre sur les pilotes à contrat. Nous leur versons un pourcentage du revenu brut des droits de pilotage. Ils administrent leur société, couvrent les dépenses encourues par leurs opérations et divisent ensuite la solde d'une façon qu'ils refusent de nous révéler. A mon avis, les pilotes employés gagnent moins par année que les pilotes incorporés en société.

**M. Lumley:** On nous a dit que les pilotes à contrat sur la côte du Pacifique gagnent en moyenne \$40,000 par année. Ils seraient les mieux payés du Canada. Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

**M. Evans:** S'ils ont eu une bonne année, ce chiffre me semble raisonnable. L'an dernier par exemple, ils n'ont certainement pas gagné cette somme parce que, comme vous le savez, il y a eu une grève très longue.

**M. Lumley:** Cette situation est tout à fait à l'inverse de celle de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Dans leur cas, les employés contractuels touchent moins d'argent que les employés réguliers. Comment expliquez-vous cette différence entre les deux Administrations?

**M. Evans:** Il est assez difficile pour moi de répondre à cette question parce que je ne connais réellement pas les conditions de travail des pilotes des Grands Lacs. Serait-ce parce que la Société côtière de Colombie-Britannique est très bien organisée et possède un mécanisme de négociation très puissant?

**M. Lumley:** Vous avez déclaré aujourd'hui que l'Administration de pilotage du Pacifique préférerait avoir plus d'employés réguliers que d'employés contractuels. Hier, on nous a dit tout à fait le contraire. Selon les Administrations de pilotage des Grands Lacs, ainsi que celle de l'Atlantique, les pilotes contractuels seraient plus efficaces. Vous ne semblez pas partager cet avis et le Comité aimerait savoir pourquoi.



[Text]

**Mr. Evans:** You have to bear in mind that the type of pilotage performed by the two groups is vastly different on the West Coast. The Fraser River pilots pilot ships up and down the Fraser River and nowhere else. They are driving up and down the same street all the time. Admittedly it is a big river and a tricky river, and the levels change and so forth. But still it is the same river, whereas the B.C. Coast pilots have to be capable of piloting in and out of any port between Victoria and Prince Rupert.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, Mr. Evans did not answer my question. Are the Pacific Coast contract pilots the best paid pilots in Canada? Or does he know?

**Mr. Evans:** I do not know.

**Mr. Lumley:** When you negotiate with your pilots do you not take into consideration what the pilots in the other authorities are paid, or try to have some kind of equation as to how you rate your pilots in terms of their demand and their network?

**Mr. Evans:** The difficulty there is that we do not know what the corporation pilots in British Columbia are being paid.

**An hon. Member:** Why not?

**Mr. Lumley:** A good question.

**An hon. Member:** I am sorry.

**Mr. Lumley:** That is all right. I do not mind that intervention. It seems to me it is a good question. I will ask it formally: why not?

**Mr. Evans:** We do not know what the expenses of running a corporation are; we do not know the basis on which they distribute that money amongst the members of the corporation.

**An hon. Member:** It may be a lump sum.

**Another hon. Member:** Yes.

**Mr. Evans:** We would like to know.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, in the estimates from the Expenditures for 1974-75 to the Forecast Expenditures for 1975-76 there is about a 2 per cent increase, and when we get to the Estimates for 1976-77, we are close to a 25 per cent increase. I would like to ask Mr. Evans, why this sudden change from 1975-76 to 1976-77, as opposed to the 1974-75 figures? I realize it is highly unusual in estimates for anybody to ask any questions about the estimates but...

**Mr. Evans:** We hope to be able to answer. You are talking about the total expenses?

**Mr. Lumley:** I am talking about total expenses.

**Mr. Evans:** In pilots' fees...

**Mr. Lumley:** Based on Vote 110?

**Mr. Evans:** What?

**Mr. Lumley:** I am sorry, I think it is Vote 110.

[Interpretation]

**M. Evans:** Il ne faut pas oublier que le genre de pilotage accompli par les deux groupes est très différent sur la côte ouest. Les pilotes de la rivière Fraser dirigent des navires le long de la rivière, nulle part ailleurs. Ils font toujours le même parcours. Il faut admettre que c'est une grande rivière, parfois difficile à naviguer à cause des changements de niveaux; quoi qu'il en soit, c'est toujours la même rivière. Par contre, les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique doivent piloter des navires à l'entrée et à la sortie de tous les ports entre Victoria et Prince Rupert.

**M. Lumley:** Monsieur le président, M. Evans n'a pas répondu à ma question. Les pilotes contractuels de la côte du Pacifique sont-ils les mieux payés du Canada?

**M. Evans:** Je n'en sais rien.

**M. Lumley:** Lors des négociations salariales avec vos pilotes, ne tenez-vous pas compte des traitements accordés aux pilotes des autres Administrations de pilotage? N'essayez-vous pas d'établir un certain équilibre entre les traitements exigés et le travail accompli?

**M. Evans:** Nous ne sommes pas au courant des traitements versés aux pilotes privés. C'est un problème pour nous.

**Une voix:** Comment se fait-il que vous ne le sachiez pas?

**M. Lumley:** Bonne question.

**Une voix:** Pardon!

**M. Lumley:** Il n'y a pas de mal. Ce me semble une bonne question. Monsieur Evans, pouvez-vous y répondre?

**M. Evans:** Nous ne sommes pas au courant des dépenses de fonctionnement de la société. Nous ne savons pas plus sur quoi ils se basent pour répartir cet argent parmi les membres de la société.

**Une voix:** Il s'agit peut-être d'un paiement forfaitaire.

**Une autre voix:** Oui.

**M. Evans:** Nous aimerions bien le savoir.

**M. Lumley:** Monsieur le président, il y a une différence d'environ 2 p. 100 entre les prévisions de dépenses pour 1974-1975 et celles prévues pour 1975-1976. Un examen des prévisions de dépenses pour 1976-1977 révèle une augmentation de près de 25 p. 100. M. Evans pourrait-il expliquer cette augmentation soudaine de dépenses prévues en 1976-1977 par opposition aux chiffres de 1975-1976 et de 1974-1975? Je sais qu'il est assez exceptionnel de poser des questions sur les prévisions mais...

**M. Evans:** Nous espérons pouvoir répondre à votre question. Vous reportez-vous aux dépenses totales?

**M. Lumley:** Je parle en effet des dépenses totales.

**M. Evans:** S'agit-il de la rémunération des pilotes?

**M. Lumley:** Je me reporte au crédit 110.

**M. Evans:** Qu'avez-vous dit?

**M. Lumley:** Je crois qu'il s'agit du crédit 110.

• 1610

[Texte]

**An hon. Member:** Page 27-96.

**Mr. Evans:** You will see under Pilots' Fees or Salaries and Benefits for 1975-76 a figure, I think, of \$3,756,000—or \$4,293,000 in your estimates, right—and in 1976-77, that is increased to \$4,445,000; and what we . . .

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I do not see that \$4,293,000 figure. Perhaps I am looking in the wrong place.

**Mr. Rose:** Are you looking at the supplementary estimates?

**Mr. Evans:** No.

**Mr. Lumley:** No, I am looking at the estimates.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** If you are looking at the estimates, the Pilots' Fees or Salaries and Benefits under Expenditures 1974-75 was \$3,581,000, I believe. Is that not right?

**Mr. Lumley:** Right, \$3,581,000 for 1974-75; Forecast Expenditures for 1975-76, \$3,480,000; and for 1976-77, the figure is \$4,445,000.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It is \$4,445,000. It is an increase of \$965,000.

**Mr. Evans:** Yes, those figures are directly related to the amount of pilotage collected by the Authority. Depending on the number of ships piloted and the size of the ships piloted, the revenue to the Authority can increase quite materially in one year compared to another; and under the agreement with the pilots, their corporation receives a percentage.

**An hon. Member:** What percentage?

**Mr. Rose:** It is currently 80.6 per cent of the coastal pilotage revenue.

**Mr. Lumley:** In other words, Mr. Chairman, Mr. Evans is anticipating a substantial increase in shipping this year. Is that correct?

**Mr. Evans:** We are hoping.

**Mr. Lumley:** It just concerns me when I see somebody ask for 25 per cent increase in times of restraint.

**Mr. Evans:** It is not only the amount of shipping, it is also the fact that we revise the tariff annually on the basis of whatever increase is granted to the B.C. Coast pilots during the negotiation of a new agreement with them, so that if there is an increase in traffic and there has also been an increase in the tariff, the amount of gross revenue is increased even further. Do you get my point?

**Mr. Lumley:** I know what you are saying. I am just very concerned that from 1974-75 to 1975-76 there is only a 2 per cent increase, and yet when we come to 1976-77, we are getting close to 25 per cent.

**Mr. Evans:** Yes, but 1975-76 was a poor year. There was a lumber strike and a pulp strike and very, very little shipping for a period of three months, which would have a material effect on the . . .

[Interprétation]

**Une voix:** Page 27-97.

**M. Evans:** A la rubrique Rémunération ou salaires et bénéfices sociaux des pilotes, vous remarquez pour 1975-1976, des prévisions de \$4,756,000, ou est-ce \$4,293,000? En 1976-1977, ce montant passe à \$4,445,000.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je regarde certainement au mauvais endroit; je n'arrive pas à trouver le chiffre de \$4,293,000.

**M. Rose:** Cherchez-vous dans le budget supplémentaire?

**M. Evans:** Non.

**M. Lumley:** Non, je cherche dans le budget principal des dépenses.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Au budget principal des dépenses, on voit que les rémunérations ou salaires et bénéfices des pilotes étaient de \$3,581,000 en 1974-1975, n'est-ce pas?

**M. Lumley:** En effet: \$3,581,000 pour 1974-1975; dépenses prévues pour 1975-1976, \$3,480,000; pour 1976-1977, \$4,445,000.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est bien \$4,445,000. Il s'agit d'une augmentation de \$965,000.

**M. Evans:** Oui, ces chiffres sont en rapport direct avec l'argent recueilli par l'Administration de pilotage. Selon le nombre et la grandeur des navires pilotés, le revenu de l'Administration peut augmenter d'une façon importante d'une année à l'autre. En vertu de l'accord intervenu avec les pilotes, leur société reçoit un pourcentage des bénéfices.

**Une voix:** Quel pourcentage?

**M. Rose:** Présentement, on leur verse 80.6 p. 100 du revenu du pilotage côtier.

**M. Lumley:** En d'autres termes, M. Evans prévoit, pour cette année, une augmentation importante du commerce maritime. Ai-je bien compris?

**M. Evans:** C'est ce que nous espérons.

**M. Lumley:** J'ai de la difficulté à comprendre comment un organisme peut demander une augmentation de 25 p. 100 en période de restrictions.

**M. Evans:** Il ne faut pas tenir compte seulement de l'importance du commerce maritime. Tous les ans, nous révisons nos tarifs à partir de l'augmentation de traitement accordée aux pilotes côtiers de la Colombie-Britannique suite à la dernière convention collective. Si le commerce maritime augmente ainsi que le tarif, le montant de revenu brut est augmenté d'autant. Est-ce clair?

**M. Lumley:** Oui, je comprends. Ce qui me préoccupe c'est que de 1974-1975 à 1975-1976 vous avez demandé une augmentation de 2 p. 100. Voici qu'en 1976-1977, vous demandez une augmentation de près de 25 p. 100.

**M. Evans:** N'oubliez pas que 1975-1976 a été une mauvaise année. Nous avons eu des grèves dans l'industrie du bois et de la pâte à papier. Très peu de marchandises ont été expédiées durant près de 3 mois. Il va de soi que cette situation a touché le domaine du pilotage.



[Text]

**Mr. Lumley:** You still had an increase, though. Even if it was a poor year, you still had an increase.

**Mr. Evans:** There was an increase in charges.

**Mr. Lumley:** You say then that you have offsetting revenue figures as well as your expansion figures?

**Mr. Evans:** In the 1975-76 figures?

**Mr. Lumley:** Or 1976-77. You know, 25 per cent is such a substantial change from one year to the next, and I still do not...

**Mr. Evans:** It is a change from a very poor year to what we hope will be an average year, augmented by the fact that the pilots have received an increase of 12.8 per cent in what is paid to them under the agreement between the Authority and the pilots.

**Mr. Lumley:** This figure of 12.8 per cent, is this negotiated by yourself? Do you represent management in this negotiation?

**Mr. Evans:** Not personally, no, but it is negotiated by the Authority.

**Mr. Lumley:** The Authority does represent management. If with the proposed figure of \$40,000 average earnings they are the highest paid in the country, and on top of a poor year, how does the Authority justify negotiating to the so-called top of the Anti-Inflation Board guidelines?

**Mr. Evans:** I think I was careful to say that I did not know whether they would be in anything like that category last year, because it was a poor year. Whether the \$40,000 figure would apply, I could not say, but I think I said that I doubted very much if it would.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, is Mr. Evans suggesting that their incomes fell last year?

**Mr. Evans:** I would think they probably did.

**Mr. Lumley:** Then why did the expenditures of the Authority increase?

**Mr. Forrestall:** Why do we need another thousand dollars?

**Mr. Evans:** We have the figures of the actual amounts paid to the pilots in here.

**Mr. Rose:** For the year ended March 31, 1976, the Authority paid \$3,460 million to the coast pilots; that includes the cost of training apprentices.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I hope, Mr. Evans understands what I am trying to get at here. On one hand, he was saying they have a bad year in terms of salary negotiations; they therefore had a bad year and that justified negotiating to the top of the limits of the Anti-Inflation Board's recommendations. Then on the other hand he is saying that they had a bad year yet still had an increase in expenditures. I am having a very difficult time trying to rationalize those two points of view.

**Mr. Evans:** I really do not think I have said at any time that, because there was a bad year, that was a justification for negotiating a new agreement with the coast pilots to the top of the anti-inflation guidelines. I do not think I ever said that.

[Interpretation]

**M. Lumley:** Même si 1975-1976 a été une mauvaise année, vous avez tout de même augmenté votre chiffre d'affaires.

**M. Evans:** Il y a eu une augmentation des tarifs.

**M. Lumley:** Vous prétendez avoir des chiffres de revenus qui contrebalancent les dépenses d'expansion.

**M. Evans:** Parlez-vous des chiffres de 1975-1976?

**M. Lumley:** Ou de 1976-1977. Une augmentation de 25 p. 100 d'une année à l'autre est si importante que je ne sais vraiment pas...

**M. Evans:** Le pourcentage représente la différence entre une mauvaise année et ce que nous espérons être une année moyenne. Il faut aussi tenir compte du fait que les pilotes ont reçu une augmentation de traitements de 12.8 p. 100 en vertu de l'accord intervenu entre eux et l'Administration de pilotage.

**M. Lumley:** Avez-vous négocié vous-même cette augmentation de 12.8 p. 100? Représentez-vous la partie patronale dans cette négociation?

**M. Evans:** Je ne négocie pas personnellement mais l'Administration de pilotage participe aux négociations.

**M. Lumley:** L'administration représente donc l'employeur. Selon vous, les pilotes qui gagnent en moyenne \$40,000 sont les mieux payés au pays. En plus vous avez mentionné que l'an dernier a été une mauvaise année. Comment l'Administration de pilotage du Pacifique justifie-t-elle des négociations qui vont au-delà des directives de la Commission de lutte contre l'inflation?

**M. Evans:** J'ai pris bien garde de vous dire que les pilotes n'avaient touché ce genre de traitement l'an dernier, puisqu'il s'agit d'une mauvaise année. Je doute fort qu'ils aient touché \$40,000. durant cette période.

**M. Lumley:** Monsieur le président, M. Evans suggère-t-il qu'ils ont gagné moins d'argent l'an dernier?

**M. Evans:** C'est fort possible.

**M. Lumley:** Comment expliquez-vous alors une augmentation des dépenses de l'Administration de pilotage?

**M. Forrestall:** Pourquoi demandez-vous un autre \$100,000?

**M. Evans:** Nous avons les chiffres précis des montants payés aux pilotes.

**M. Rose:** Au cours de l'année terminée le 31 mars 1976, l'administration a versé \$3,460,000. aux pilotes côtiers. Ce montant inclut les coûts de formation des apprentis.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'espère que M. Evans voit où je veux en venir. D'un côté, il nous dit que l'Administration a eu une mauvaise année en terme de négociations de salaires. C'est ce qui leur a permis de négocier au-dessus des limites recommandées par la Commission de lutte contre l'inflation. Par contre, il mentionne que l'Administration a fait de moins bonnes affaires; malgré cela, ils ont eu une augmentation des dépenses. Il m'est très difficile de concilier ces deux points de vue.

**M. Evans:** Je ne me souviens pas avoir dit que le fait d'avoir eu une mauvaise année justifiait une négociation salariale avec les pilotes côtiers au-delà des directives de la Commission de lutte contre l'inflation.

[Texte]

**Mr. Lumley:** Maybe I misunderstood, then; maybe what you are saying...

**Mr. Evans:** The reason that we settled with them at that figure was that we could not settle with them at anything lower than that.

**Mr. Lumley:** I realize I am taking a little longer than normal, Mr. Chairman. I have just one more question. I am sure somebody else will probably want to follow this up afterwards.

The Pacific Coast Pilotage Authority decided that coast-wise tugs did not have to carry a pilot, as opposed to the Great Lakes, for example, and if I am not mistaken—perhaps Mr. Forrestall can correct me—on the Atlantic side as well. Is there any particular reason for this?

**Mr. Evans:** The towboat industry in British Columbia has traditionally been exempt from pilotage, and this was no departure, no new decision. The masters of towboats are as experienced as anybody around the coast of British Columbia and traditionally they have not been required to carry pilots.

**Mr. Lumley:** Is this tradition because they are better or is this tradition because of economics?

**Mr. Evans:** No, I think it is because it is generally acknowledged that they are perfectly capable of piloting their tugs wherever they have to go. Of course, a lot of the tugs in British Columbia are exempt anyway because they are less than 350 tons.

• 1620

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Mr. Chairman, there is one thing that has bothered me in the expenditures. Right off the bat, vote 110 says:

Payment to the Pacific Pilotage Authority upon application by the Minister, to be applied in payment of the excess of the expenditures over the revenues...

Expenditures 1974-75, \$285,000. There is nothing listed in 1975-76. I guess you broke even there did you?

**Mr. Rose:** We made money.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** You made money on that?

**Mr. Rose:** In 1975-76 the Main Estimates were not approved. There were no main estimates approved for 1975-76.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** All right. What is the \$100,000 going for? That is at the very first page, the top of the page.

**Mr. Rose:** For 1976-77?

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Yes. I guess it is expenditures over the revenues, but would you explain what those expenditures were and why we have run up a bill of \$100,000?

**Mr. Evans:** I think it is just to cover contingencies more than anything.

[Interprétation]

**M. Lumley:** J'ai peut-être mal compris. Vous avez peut-être dit...

**M. Evans:** Nous avons conclu une telle entente avec les pilotes parce qu'ils refusaient d'accepter tout règlement inférieur.

**M. Lumley:** Monsieur le président, je suis conscient de parler très longtemps. J'aurais une autre question. Un de mes collègues voudra peut-être donner suite à cette question.

L'Administration de pilotage du Pacifique a décidé que les remorqueurs côtiers ne devaient pas nécessairement avoir un pilote à bord. Sur les Grands-Lacs et du côté de l'Atlantique, les Administrations des pilotages ont adopté une attitude différente. Si je suis dans l'erreur, M. Forrestall me corrigera. Comment expliquer ces différents points de vue?

**M. Evans:** Traditionnellement, l'industrie de remorquage des bateaux en Colombie-Britannique n'a jamais exigé la présence de pilote. Les capitaines des remorqueurs sont aussi expérimentés que n'importe qui sur la côte de la Colombie-Britannique.

**M. Lumley:** S'agit-il d'une tradition ou d'une question d'économie?

**M. Evans:** Non, je crois qu'il est généralement reconnu que les capitaines de remorqueurs sont parfaitement capables de piloter leur bateau n'importe où. De nombreux remorqueurs de la Colombie-Britannique sont dispensés de la présence d'un pilote parce qu'ils pèsent moins de 350 tonnes.

**Le président:** Merci monsieur Lumley. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Monsieur le président, il y a quelque chose qui m'ennuie dans ces prévisions. Si je me souviens bien, le crédit 110 se lit comme suit:

Paiement à l'administration de pilotage du Pacifique, sur demande du ministre, à valoir sur l'excédent des dépenses sur les recettes...

Dépenses 1974-1975, \$285,000. On ne voit rien pour 1975-1976. Je suppose qu'il n'y a pas eu de déficit?

**M. Rose:** Nous avons fait un profit.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Vous avez fait un profit?

**M. Rose:** En 1975-1976, le budget principal n'a pas été approuvé.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est bon. Et les \$100,000, c'est pourquoi? Ce chiffre se trouve dans le haut de la première page.

**M. Rose:** Pour 1976-1977?

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Oui. Je suppose qu'il s'agit de l'excédent des dépenses sur les recettes, mais pourriez-vous m'expliquer en quoi consistent ces dépenses de \$100,000?

**M. Evans:** Je crois que c'est plutôt pour les frais divers.



[Text]

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Such as?

**Mr. Rose:** Well the \$100,000 really represents the excess of the expenditures over revenues. We have increased the tariff as much as we think we can this year, or at least we had forecast an increase in this. When we did our budget we estimated a certain percentage . . .

**Mr. Forrestall:** Can we find out where this comes from?

**Mr. Rose:** There is no specific item; it is made up of a number of items. It is just the difference. We are just \$100,000 short in our projection on revenue.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It is going to cost you \$100,000 more to operate this year than you expect to take in?

**Mr. Rose:** That is correct.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Is that really what you are saying?

**Mr. Rose:** That is correct.

**The Chairman:** Order please. Mr. Douglas has the floor and it is very difficult for the registers downstairs you know to comprehend who is speaking.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Are what you figure to be differences all new? Or was there any carryover from your operation last year?

**Mr. Rose:** There is no carryover from last year. Last year's operating deficit was \$175,000.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** And how did you go about paying that?

**Mr. Rose:** It was paid through a supplementary estimate.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It was paid through a supplementary estimate, all right.

Some of the other things. I see you expect operating expenditures will go down this year with higher amounts being paid to the pilots. Expenditures for 1974-75 were \$285,000. The estimates for 1976-77 are for \$100,000. The forecast expenditures for 1975-76, \$377,000 and you have a difference there of \$277,000. Would you give an accounting of that? According to the Blue Book it appears to be \$277,000 lower. Is that right?

**Mr. Rose:** That is correct.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** How are you saving this \$277,000?

**Mr. Rose:** Well that \$377,000 for 1975-76 actually turned out to be \$175,000.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Why?

**Mr. Rose:** And the reason for that when this budget was prepared which was back in September, 1975, it was estimated that that was our deficit at the time because of what was happening on the West Coast with all these strikes and the general decline in the economy. However, during the latter part of the year and the early part of 1976, things picked up again and that is why we were able to reduce that from \$377,000 down to \$175,000. Together with an austerity program, you might say, of cutting expenditures in certain areas, we cut back in a lot of areas. We reduced our personnel, we reduced our legal costs, and it all added up.

[Interpretation]

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Comme?

**M. Rose:** Eh bien ces \$100,000 représentent en effet l'excédent des dépenses sur les recettes. Nous avons déjà augmenté au maximum le tarif pour cette année. Lorsque nous avons préparé ces prévisions, nous avons présumé d'un certain pourcentage . . .

**M. Forrestall:** Pouvons-nous savoir d'où cela vient?

**M. Rose:** Cette somme ne représente pas une dépense excédentaire à un seul chapitre, il s'agit d'une somme d'excédents. D'après les recettes prévues, il va nous manquer \$100,000.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Il vous faudra donc \$100,000 de plus que vos recettes cette année?

**M. Rose:** C'est bien cela.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'ai raison?

**M. Rose:** Oui.

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. M. Douglas a la parole et ceux qui enregistrent en bas ont de la difficulté à savoir qui parle.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Est-ce que c'est nouveau cet excédent? Vous reste-t-il des fonds de l'an dernier?

**M. Rose:** Non. L'an dernier, nous avons accusé un déficit de \$175,000.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Comment allez-vous le financer?

**M. Rose:** On l'a réglé grâce à des fonds supplémentaires.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je comprends.

Vous prévoyez une réduction de vos dépenses de fonctionnement malgré les salaires plus élevés versés aux pilotes. En 1974-1975, les dépenses ont été de \$285,000, pour 1976-1977, on prévoit dépenser \$100,000. Les prévisions pour 1975-1976 étaient de \$377,000; il y a donc une différence de \$277,000. Pouvez-vous m'expliquer comment il se fait que d'après le Livre bleu les dépenses semblent être inférieures de \$277,000?

**M. Rose:** C'est exact.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Comment pouvez-vous épargner \$277,000?

**M. Rose:** C'est que l'on avait prévu \$377,000 pour 1975-1976 alors qu'en réalité elles ont été de \$175,000.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Pourquoi?

**M. Rose:** Parce qu'au moment de la préparation du budget, en septembre 1975, telle était notre évaluation de notre déficit, surtout à cause de toutes les grèves sur la Côte ouest et de la récession générale de l'économie. Toutefois, au cours du dernier trimestre de l'année, et au début de 1976, l'économie a repris du poil de la bête si bien que nous avons pu nous en tirer avec un excédent de \$175,000. En outre, nous avons saisi un programme d'austérité selon lequel certaines dépenses ont été sensiblement réduites. Nous avons diminué notre personnel, nos frais juridiques, et d'autres choses encore.

[Texte]

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Considerable savings.

**Mr. Rose:** Yes.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Pilot Boats—Crew Salaries and Benefits Supplies, Repairs and Rentals do you own most of your boats, do you rent them, are you going to have a capital expenditure in the near future, this year or the following year for new craft? How many boats are involved in this?

• 1625

**Mr. Evans:** The number of boats involved are four, and one chartered boat. We do not anticipate any capital expenditure unless it is necessary through accident of some kind or another. We do not plan to introduce any new boats to the fleet. The fleet is pretty well up to date except for the spare boat.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What distances do these boats travel? What I am really getting at, we were told by the Atlantic Pilotage Authority that they are getting a new boat. It is going to be well equipped with electronic gear for search and rescue and that type of thing. I would like to get a report from you, sir, on the standings of the Pacific Pilotage boats. Are they equipped for search and rescue? Are they in a situation where they may be called upon to take part in search and rescue and, if so, have they done so in the past? Are they equipped to communicate with search and rescue services of the armed forces with FM and radio contact? Can you give us a rundown on the situation there as far as the West Coast is concerned?

**Mr. Evans:** They are all relatively new boats. They are all equipped for search and rescue.

**Mr. Forrestall:** How many are all?

**Mr. Evans:** Four.

**Mr. Forrestall:** Four.

**Mr. Evans:** Actually the chartered boat operated in Port Alberni is also equipped for search and rescue.

**Mr. Forrestall:** That is five.

**Mr. Evans:** I would not like to say for certain, but I think I would be right in saying that except for the Alberni boat, which is new, a chartered boat, all the others have participated in search and rescue operations very successfully and have been congratulated and thanked by the Coast Guard for their assistance. They have the necessary electrical facilities, telephones and so forth to co-operate completely with the Coast Guard.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Are there any Coast Guard personnel on those boats?

**Mr. Evans:** There are none.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** None. They are all under the Pilotage Authority.

In the event of a mishap in the waters of the Pacific Coast, do you have the authority to send those boats out on a search and rescue mission? I would imagine you work in conjunction with, but do you get authority from search and rescue or from anyone else before you send out those boats, or is it under your own authority or the authority of the captain of the boat?

[Interprétation]

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Le tout formant une épargne considérable.

**M. Rose:** Oui.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Maintenant, à la rubrique bateaux-pilotes—salaires et bénéfices sociaux des équipages, approvisionnements, réparations et locations, possédez-vous la plupart de vos navires ou les louez-vous? Cette année ou l'an prochain, allez-vous être obligé de prévoir des dépenses d'équipement pour acheter de nouveaux bateaux et, le cas échéant, combien?

**M. Evans:** Il s'agit de quatre bateaux et d'un navire affrété. Nous ne prévoyons pas de dépenses de capital à moins qu'un accident ne nous y oblige. Nous ne prévoyons pas acheter d'autres bateaux car la flotte est presque complète si ce n'est peut-être un bateau de rechange.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Quelle distance parcourent ces navires? L'Administration de pilotage de l'Atlantique nous a dit qu'elle allait acheter un nouveau bateau qui sera muni d'un équipement électronique nécessaire aux opérations de sauvetage. J'aimerais donc savoir ce qu'il en est des navires de l'Administration de pilotage du Pacifique. Sont-ils capables eux aussi de mener des opérations de sauvetage et, le cas échéant, l'occasion s'est-elle déjà présentée? Peuvent-ils communiquer avec les services de sauvetage des Forces armées soit par bandes FM soit par radio? Qu'en est-il sur la côte ouest?

**M. Evans:** Nous avons presque uniquement des nouveaux navires capables de mener des opérations de sauvetage.

**M. Forrestall:** Combien y en a-t-il en tout?

**M. Evans:** Quatre.

**M. Forrestall:** Quatre.

**M. Evans:** En fait, le navire affrété qui mouille à Port Alberni est doté de l'équipement nécessaire au sauvetage.

**M. Forrestall:** Cela en fait donc cinq.

**M. Evans:** Je ne peux l'affirmer, mais je crois qu'à part le bateau qui se trouve à Alberni, qui est neuf et affrété, tous les autres ont déjà participé avec succès à des opérations de sauvetage et ont même remerciés et félicités par la Garde côtière. Ils sont munis de tous les accessoires électriques, le téléphone etc. qui leur permettent de collaborer avec celle-ci.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Y a-t-il des membres de la Garde côtière sur ces bateaux?

**M. Evans:** Non.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Tout l'équipage relève de l'Administration de pilotage.

Dans le cas d'un accident sur la côte du Pacifique, êtes-vous autorisé à envoyer ces bateaux en mission de sauvetage? Je suppose que vous devez en demander la permission à quelqu'un, sinon, est-ce l'Administration même qui décide ou est-ce le capitaine du navire?



[Text]

**Mr. Evans:** I would say that because of the closeness with which they work together, before any of our pilot boats start to perform a search and rescue operation, the regular search and rescue organization is fully informed of what is being done.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What I was thinking of if such an instance should arise when search and rescue is tied up, you could send out those boats without waiting for authority from them to do so.

**Mr. Evans:** Oh, yes, we could, but in actual fact we would be in touch with them even though their equipment might be tied up we would be working with them.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Okay.

**Mr. Forrestall:** Do they man the radio on the ship 24 hours a day?

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Staff Salaries and Benefits are much the same. I think I will leave that one. There is one reduction here: Transportation and Communications. Would you outline what that is and what the decrease is there of a \$1,000?

**Mr. Philip Rose (Financial Officer, Pacific Pilotage Authority):** A thousand dollars?

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I believe it was \$58,000 in 1975-76 and \$57,000 in 1976-77.

**Mr. Evans:** Just that there was less travelling than was estimated, and if I might be just on the border of being facetious, economy travel instead of first-class travel.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I congratulate you. You know how the rest of us live now.

So that Transportation and Communications has to do with transportation or personnel and telephones, that type of communication service within the Pilotage Authority.

I believe that is as far as I will take it at this time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. As I understand your Pacific Coast Pilotage Authority, you hire or contract 80 workers and you pool, in a sense, the work of the other 8, pool the cost or the wages of the other 8. Is that a correct interpretation?

• 1630

**Mr. Evans:** No, it is the other way around. The eight are direct employees who are on a salary. The 80 are self-employed pilots, members of a corporation who distribute...

**Mr. Horner:** You charter them. They set their own wages.

**Mr. Evans:** They set their own internal arrangements as to what each person takes out of the corporation. I suppose that is a fair way to put it.

We pay the corporation on the basis of so much per foot of draft, so much per gross ton, so much per mile, and so much for individual operations like shifting a ship or adjusting compasses.

[Interpretation]

**M. Evans:** Comme nos bateaux-pilotes et les services habituels de sauvetage travaillent en étroite collaboration, les seconds tiendront certainement les premiers au courant de ce qui se fait.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je me disais que si les services de sauvetage étaient déjà occupés sur les lieux d'un autre accident, l'Administration pourrait envoyer ses bateaux sans attendre.

**M. Evans:** Bien entendu, mais nous communiquerions de toute façon avec eux.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est bon.

**M. Forrestall:** Y a-t-il un radio sur le bateau 24 heures par jour?

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Le montant des salaires et bénéfices sociaux sont presque les mêmes pour les deux années mais un montant a diminué, celui des Transports et Communications. Comment expliquez-vous cette baisse de \$1,000?

**M. Philip Rose (Agent financier, Administration de pilotage du Pacifique):** \$1,000?

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je crois que les dépenses étaient de \$58,000 en 1975-1976 et de \$57,000 en 1976-1977.

**M. Evans:** C'est qu'on a fait moins de voyages que prévus, ou plutôt, qu'on a choisi la classe touristique au lieu de la première classe.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je vous en félicite. Vous vivez comme le peuple maintenant.

Donc, ce chapitre des Transports et Communications représente les déplacements du personnel et les téléphones, et autres modes de communication entre les employés de l'Administration.

Je crois bien que c'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Douglas. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Merci monsieur le président. Si j'ai bien compris, l'Administration du pilotage du Pacifique engage 80 employés et met en commun, en quelque sorte, le travail de huit autres, ou plutôt le salaire des huit autres. Est-ce cela?

**M. Evans:** Non, c'est le contraire. L'administration compte huit employés réels rémunérés alors que les 80 autres sont des pilotes indépendants qui font partie d'une association qui...

**M. Horner:** Vous les louez. Ce sont eux qui fixent leurs rémunérations.

**M. Evans:** L'association détermine combien chaque pilote doit recevoir. C'est sans doute la meilleure façon de l'expliquer.

Nous payons l'association au pied de tirant d'eau, à la tonne brute, au mille et aux activités de chacun comme des arrimages du bateau ou l'ajustement des compas.

[Texte]

**Mr. Horner:** They seek out their own work.

**Mr. Evans:** No, we assign them. We dispatch all of them.

**Mr. Horner:** To get into and not over-labour the question of the deficit, why is it that you operate in a deficit position? Why should you not be able to charge as much as the expenses that occur, or is it just bad forecasting on your part or more expenses than estimated?

**Mr. Evans:** It is extremely difficult to forecast what the expenses are going to be when you have no way of knowing what the total traffic of all British Columbia affords in the year ahead.

**Mr. Horner:** I see. All right. So it is merely a sense that your revenue is a conservative estimate of your expenditures.

**Mr. Evans:** Yes. I think in all fairness we are getting closer and closer to where we have been told by the Minister we must be, which is a break-even position.

**Mr. Horner:** With regard to the Minister telling you it must be a break-even position, has Treasury Board approved your accounting system, and has the Auditor General approved of it?

**Mr. Evans:** Not in its entirety, I would say, because in the Auditor General's study he has sent us certain comments to which we have replied. In general our reply to the areas to which he has drawn our attention, where he thinks there might be changes for the better, is that we are under way to do what he has recommended.

**Mr. Horner:** Basically all of the ships you would be piloting would be foreign ships.

**Mr. Evans:** Yes.

**Mr. Horner:** That is all the more reason, I might add, sir, for you to break even. When last did the Auditor General look at your books? I understand that he does not do it every year.

**Mr. Evans:** It is annual. He does every year. His staff do our audit every year.

**Mr. Horner:** Are his recommendations to you—have you been able to or are you making attempts to clear up the misunderstanding his department or his officials may have had, or are you correcting your auditing system?

**Mr. Evans:** I think the answer is that we are doing both, but more of it involves making some modifications in the systems we have adopted in the past.

**Mr. Horner:** With the tugs not needing a pilot, do they in essence work in competition with your Pilotage Authority? In other words, because they do not need a pilot, do they compete with you for what in other words is a pilotage fee?

**Mr. Evans:** No, I do not think it can be said they do at all.

**The Chairman:** Mr. Munro.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** I missed something at the beginning here perhaps, but I am trying to understand the significance of the gap on page 27-96 of the estimates where there is no estimate provided in the 1975-76 year. Is it my understanding that this gap was covered by supplementaries later in the year?

[Interprétation]

**M. Horner:** Ils décident de leur tâche.

**M. Evans:** Non, c'est nous qui le faisons. Tous sont affectés à une tâche précise.

**M. Horner:** En ce qui concerne le personnel, comment se fait-il que vous ayez un déficit? N'êtes-vous pas capable de demander suffisamment pour régler les dépenses, ou alors est-ce tout simplement une erreur de prévisions ou un surcroît de dépenses imprévu?

**M. Evans:** Il est toujours très difficile de prévoir les dépenses puisqu'il est impossible de déterminer, un an à l'avance, quel sera le trafic total en Colombie-Britannique.

**M. Horner:** Je comprends. Vous ne surestimez donc pas vos dépenses auxquelles correspondent votre revenu.

**M. Evans:** C'est ça. Mais notre déficit fond petit à petit.

**M. Horner:** Le ministre vous a conseillé d'éviter un déficit mais le Conseil du Trésor et l'Auditeur général ont-ils approuvé votre comptabilité?

**M. Evans:** Pas tout à fait puisqu'après son étude, l'Auditeur général nous a fait part de quelques commentaires auxquels nous avons répondu. En général, nous avons pu lui faire savoir que nous donnions suite aux améliorations qu'il nous a suggérées.

**M. Horner:** Presque tous les navires que vous pilotez sont étrangers.

**M. Evans:** Oui.

**M. Horner:** C'est une raison de plus pour que vous n'ayez pas de déficit. Quand l'Auditeur général a-t-il étudié vos livres pour la dernière fois? Je pense qu'il ne le fait pas chaque année.

**M. Evans:** Oh oui. Son personnel se charge chaque année de la vérification.

**M. Horner:** Tentez-vous de dissiper le malentendu entre son ministère et votre administration ou êtes-vous en train de corriger votre comptabilité?

**M. Evans:** Les deux. Mais il n'est pas question tant de malentendu que de changer notre comptabilité.

**M. Horner:** Comme les remorqueurs n'ont pas besoin de pilote, et donc pas de pilotes à rémunérer, vous font-ils concurrence?

**M. Evans:** Non, pas du tout.

**Le président:** Monsieur Munro.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** J'ai dû manquer quelque chose mais j'essaye de comprendre l'importance du blanc laissé à la page 27-97 du Budget sous la rubrique 1975-1976. Est-ce parce l'excédent a été financé par des fonds supplémentaires demandés plus tard?



[Text]

In the second column at the top of page 96, there is a nil entry, but an entry for 1976-77 of \$100,000. How is that nil entry explained? I do notice that there was a deficit, if I read these things properly, of \$377,000 in that year.

• 1635

**The Chairman:** Mr. Rose.

**Mr. Rose:** The original estimate for 1975-76 was \$218,000. I believe the estimates for the four pilotage authorities were not approved for 1975-76. I do not know the reason why.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Nothing reached your pilotage authority in particular as a result of votes in 1975-76?

**Mr. Rose:** What actually happened in 1975-76 was that when the estimates were not approved we were advanced funds out of a Treasury Board contingency fund. Then we were asked to submit a supplementary budget around Christmas time—in December of 1975.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** And yet there was no corrigendum. This is not your problem, but the accountants who drew up these things—there is no corrigendum there to indicate that in 1975-76 something was advanced, because it was voted under the supplementary estimates.

**Mr. Rose:** I guess that is correct.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** The other question is: Who was it that failed to approve, or refused to give approval to, your estimates in 1975-76—this \$218,000?

**Mr. Rose:** We do not know.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Would it be Treasury Board?

**Mr. Rose:** We really do not know.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** How did you operate, then?

**Mr. Rose:** We were advanced \$475,000 out of the Treasury Board contingency fund to operate for 1975-76. We were told at that time that it would be necessary to file a supplementary in the fall of 1975, which we did. A week or so ago, we refunded the difference between the \$475,000 and the \$175,000; we refunded \$300,000 that we did not use.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** That is really an extraordinary accounting practice. I do not lay the blame for these weird practices upon you, but I do feel that some sort of accounting... I am going to suggest, again, that this whole operation be referred to the Auditor General—we ran into this sort of funny business going on in another committee. This Committee should send the proceedings of this particular meeting to the Auditor General, with the request that the whole matter be gone into.

This is not an explanation. I do not think you, the pilotage authority, should be asked to explain errors or failures of appearance of figures in the accounts presented to Parliament; that is not your problem. But somebody should explain it, and be able to explain it clearly.

[Interpretation]

Dans la deuxième colonne en haut de la page 97, il y a un blanc à côté du montant de \$100,000 inscrit sous 1976-1977. Comment pouvez-vous expliquer cela? Car, si j'ai bien compris, il y a bel et bien eu un déficit de \$377,000 cette année-là.

**Le président:** Monsieur Rose.

**M. Rose:** Les prévisions initiales pour 1975-1976 s'établissaient à \$218,000. Les prévisions des quatre administrations de pilotage n'ont pas été approuvées pour 1975-1976. Je ne sais pas pourquoi.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Votre administration de pilotage n'a rien reçu sous forme de crédit en 1975-1976?

**M. Rose:** Ce qui s'est produit en 1975-1976 lorsque les prévisions n'ont pas été approuvées a été que nous avons reçu des avances du Conseil du Trésor, à partir du fonds pour les dépenses imprévues. On nous a demandé en outre de présenter un budget supplémentaire, vers Noël en décembre 1975.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Malgré tout, il n'y a pas eu de rectifications. Ce n'est pas votre faute, mais les gens qui ont établi les comptes auraient dû faire une rectification pour indiquer qu'en 1975-1976, des fonds ont été avancés puisqu'ils ont été approuvés dans le budget supplémentaire.

**M. Rose:** Je suppose que vous avez raison.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je vous pose encore une question: qui a omis ou refusé d'approuver les prévisions budgétaires pour 1975-1976, les \$218,000?

**M. Rose:** Nous ne savons pas.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Serait-ce le Conseil du Trésor?

**M. Rose:** Nous ne savons vraiment pas.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Qu'avez-vous fait alors?

**M. Rose:** Nous avons reçu des avances de \$475,000 du Conseil du Trésor virées sur le fonds des dépenses imprévues en vue de nous permettre de fonctionner en 1975-1976. On nous a dit à ce moment-là, qu'il serait nécessaire de présenter un budget supplémentaire à l'automne de 1975, ce que nous avons fait. Il y a une semaine à peu près, nous avons remboursé les différences entre \$475,000 et \$175,000, c'est-à-dire \$300,000, que nous n'avions pas utilisés.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** C'est une façon de procéder bien curieuse. Je ne vous en impute pas le blâme, mais j'estime que cette sorte de comptabilité... Moi je proposerais que toutes les questions soient renvoyées à l'auditeur général; ce genre de pratiques douteuses a été décelé à un autre comité. Je propose que le Comité envoie un exemplaire du compte rendu des délibérations d'aujourd'hui à l'auditeur général en lui demandant d'examiner toutes les questions.

Ce n'est pas une explication qu'on vient de donner. Je ne crois pas qu'on devrait vous demander à vous, les gens de l'administration de pilotage, d'expliquer les erreurs ou les manques qui figurent dans les comptes présentés au Parlement. Ce n'est pas un problème qui vous concerne. Mais quelqu'un doit les expliquer et les expliquer clairement.

[Texte]

My other question. I notice that you mentioned there had been an increase in the pilotage fees between 1975-76 and 1976-77—an increase of 12 per cent, I believe you said.

**Mr. Evans:** It will be 17.5 per cent.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Has this 17.5 per cent been approved by the Anti-Inflation Board?

**Mr. Evans:** No. The Anti-Inflation Board advised us that they had nothing to do with it whatsoever.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** I see. Then the draw-downs on your revenues can be increased through the activities of a group of people who are under contract and over whom you have no control—the 81 whom you contract to come in and exercise pilotage functions on ships. Is that right?

**Mr. Evans:** The control we have over that is the negotiation of an agreement every year with that group of people.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** And do the negotiations include the rates at which they are going to charge the Authority?

**Mr. Evans:** Yes. Or at which the Authority is going to pay them—whichever way you look at it.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** How far out into, let us say, the Strait of Juan de Fuca do the pilotage boats go to pick up their ships?

**Mr. Evans:** Technically, they do not go out into the Strait of Juan de Fuca at all. They go out from Victoria a very short distance, to Brothie Ledge or the Fairway Buoy, to put pilots on and take them off. The Victoria boat only goes two, three, or four miles, depending on the weather. The river pilot-boat goes out anything from two to five miles, depending on the weather. The Prince Rupert boat...

• 1640

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Do you suggest that the ship headed for Vancouver does not have a pilot from Victoria put aboard? Or does he get off at Victoria and then another one go on at Vancouver?

**Mr. Evans:** If the ship is inbound from sea, she comes in through the Strait of Juan de Fuca, around Race Rocks and up to Victoria to the Fairway buoy where a pilot is put aboard. He pilots the ship then to Vancouver, or to the mouth of the Fraser River, or to any other inside port to which she might be bound.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** I see. What are the arrangements that you have, the authority or the pilots—I suppose it is an individual matter also—but has there been consultation between the authority and those establishing the marine traffic-control for incoming ships, this control now being in establishment? Is this going to increase or decrease the need for pilotage?

**Mr. Evans:** To answer the last question first, at the moment we do not see that it is going to result in any change in the requirements for the number of pilots. As I expect you know, traffic control is mandatory in U.S. waters but it is not mandatory in B.C. waters but it is not mandatory in B.C. waters, although it may well be by the early part of next year. There is no reason for supposing at the moment that it will reduce requirements for the number of pilots.

[Interprétation]

Encore une question. Je remarque que vous avez signalé une augmentation des droits de pilotage entre 1975-1976 et 1976-1977, une augmentation de 12 p. 100.

**M. Evans:** Elle sera de l'ordre de 17.5 p. 100.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Est-ce que cette augmentation de 17.5 p. 100 va être approuvée par la Commission anti-inflation?

**M. Evans:** La Commission anti-inflation nous a indiqué qu'elle n'avait rien à y voir.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je vois. Les pressions sur vos revenus peuvent donc être compensées par l'activité d'un groupe de gens à qui vous donnez des contrats et sur lesquels vous n'avez aucun contrôle, les 81 à qui vous donnez des contrats en vue d'exercer des fonctions de pilote pour des navires, n'est-ce pas?

**M. Evans:** Le contrôle est exercé par la voie d'un accord négocié tous les ans avec ces gens.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Est-ce que les négociations portent sur les taux qui seront exigés de l'administration.

**M. Evans:** Oui. Ou sur les taux que l'administration versera, selon le point de vue d'où on se place.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Jusqu'où, dans le détroit de Juan de Fuca, par exemple, les bateaux de pilotage vont-ils accoster les navires?

**M. Evans:** En principe, ils ne vont pas dans le détroit de Juan de Fuca. Ils vont un peu au large de Victoria, à Brothie Ledge ou à Fairway Buoy, mener les pilotes et les reprendre. Le bateau de Victoria ne se rend que 2, 3 ou 4 milles au large, selon le temps. Le bateau de pilotage du fleuve ne fait que de 2 à 5 milles, selon le temps. Le bateau de Prince Rupert...

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Vous êtes en train de me dire qu'un navire qui se rend à Vancouver n'a pas de pilote qui monte à bord à Victoria? Ou est-ce qu'il y a un pilote qui se rend jusqu'à Victoria et un autre, jusqu'à Vancouver?

**M. Evans:** Si un navire arrive, il passe par le détroit de Juan de Fuca, contourne Race Rocks et file jusqu'à Victoria à la bouée de Fairway où un pilote monte à bord. Ce pilote amène le navire jusqu'à Vancouver ou jusqu'à l'embouchure du fleuve Fraser ou jusqu'au port intérieur de destination.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je vois. Quels sont les arrangements qui ont été pris par l'administration ou par les pilotes, je suppose qu'ils sont concernés aussi, quelles consultations ont eu lieu entre l'administration et les gens qui sont chargés d'établir et établissent depuis peu le contrôle du trafic des navires qui entrent dans les ports? Est-ce que les pilotes seront toujours aussi nécessaires?

**M. Evans:** Pour répondre à votre dernière question, je vous dirai que pour le moment nous n'entrevoyons pas une diminution dans le nombre de pilotes qui seront nécessaires. Comme vous le savez sans doute, le contrôle du trafic est obligatoire dans les eaux territoriales des États-Unis, mais non pas dans les eaux de la Colombie-Britannique, même s'il pourrait le devenir à cet endroit au début de l'an prochain. Il n'y a aucune raison de croire pour l'instant qu'on aura besoin d'un moins grand nombre de pilotes.



[Text]

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** I want to ask a question about pilotage boats and their availability for air-sea rescue. Are pilotage boats geared into the air-sea rescue centre at the base in Esquimalt? Is their position and their readiness to put to sea known at all times to the air-sea rescue centre?

**Mr. Evans:** I think the answer to that is that they are not; that at all times the air-sea rescue centre in Victoria does not know where the Prince Rupert boat is or where the Steveston boat is, whether it is going out to a ship or coming back, but contact can be established within a matter of minutes.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Do you mean the emergency frequency all the time, then.

**Mr. Evans:** There is somebody at the pilot stations 24 hours a day.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** At the pilot station ashore?

**Mr. Evans:** Yes.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Who is in contact 24 hours a day with any pilot boat, on one frequency or another.

**Mr. Evans:** Well, technically that is not possible. The Victoria boat could not communicate with the Prince Rupert boat.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** No, no.

**Mr. Evans:** VHF does not have the strength.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Fair enough.

**Mr. Evans:** But they would communicate with the pilot station in Vicoira, and the pilot station in Victoria can communicate immediately with Prince Rupert.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Yes, and if the air-sea rescue puts out an appeal, what have we in this particular area that can come to the assistance of a fishing boat or a merchant mariner that is inbound?

**Mr. Evans:** Without being absolutely sure of my answer, I would say if that happened, air-sea rescue, depending on where the casualty was, would get in touch with the pilot station in Vancouver or at Steveston at the mouth of the Fraser River or in Prince Rupert and say: Where is your pilot boat?, and immediately the boat was available it would be sent off.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Mr. Chairman, one final intervention, because it is not going to be a question; it is going to be a motion, if I may, that the proceedings of today's hearing be referred to the Auditor General, directing his attention to the gaps in the information provided by these particular estimates, because I do not feel it fair that we should ask the Pacific Pilotage Authority to explain them. It is not within their particular field. So I would like to move that.

[Interpretation]

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je veux maintenant vous poser une question au sujet des bateaux de pilotage et de leurs disponibilités pour les opérations de sauvetage aérien et maritime. Est-ce que les bateaux de pilotage peuvent passer sous le contrôle du Centre de sauvetage aérien et maritime à la base d'Esquimalt? Est-ce que le Centre de sauvetage aérien et maritime sait en tout temps s'ils sont prêts à prendre la mer?

**M. Evans:** Il ne le sait pas. Le Centre de sauvetage aérien et maritime de Victoria ne sait pas en tout temps où se trouve le bateau de Prince Rupert ou celui de Steveston, s'ils se dirigent vers un navire ou en reviennent, mais le contact peut être établi en quelques minutes.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Vous avez donc quelqu'un qui écoute continuellement sur la fréquence utilisée pour les urgences.

**M. Evans:** Il y a quelqu'un aux stations de pilotage 24 heures par jour.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Aux stations de pilotage à terre?

**M. Evans:** Oui.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Qui est en contact 24 heures par jour avec les bateaux de pilotage, quels qu'ils soient, sur une fréquence ou sur une autre.

**M. Evans:** Techniquement, il faut bien dire que c'est impossible. Le bateau de Victoria ne peut pas communiquer avec le bateau de Prince Rupert.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Non.

**M. Evans:** La fréquence VHF ne porte pas suffisamment loin.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je comprends.

**M. Evans:** Mais il est possible de communiquer avec la station de pilotage de Victoria et cette dernière peut relayer immédiatement à Prince Rupert.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Si le Centre de sauvetage envoie un appel, qu'y a-t-il à ce niveau qui puisse venir en aide à un bateau de pêche ou à un cargo se dirigeant vers un port?

**M. Evans:** Je n'en suis pas absolument certain, mais je pense que si le Centre de sauvetage aérien et maritime se trouvait devant une telle éventualité, selon la position du navire en détresse, il communiquerait avec la station de pilotage de Vancouver ou de Steveston à l'embouchure du fleuve Fraser ou encore avec Prince Rupert et demanderait où se trouve le bateau de pilotage. Si le bateau était disponible il serait envoyé sur les lieux.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Je vais terminer non pas par une question mais par une motion, si vous le permettez, monsieur le président. Je propose que le compte rendu des délibérations d'aujourd'hui soit envoyé à l'auditeur général et qu'on porte à son attention le manque de renseignements concernant les présentes prévisions budgétaires. Je ne pense pas qu'on puisse demander à l'Administration de pilotage du Pacifique de l'expliquer. Ce n'est pas une question qui la concerne.

[Texte]

**The Chairman:** Well, Mr. Munro, we cannot put forth a motion, but, if the Committee is agreeable, we can send a copy of the proceedings to the Auditor General for his review.

Thank you, Mr. Munro.

**Mr. Evans:** Mr. Chairman, may I make one comment on this problem?

• 1645

**The Chairman:** Mr. Evans.

**Mr. Evans:** In connection with the questions that you have asked, I think I should point out to you that the accounts of the Pacific Pilotage Authority are audited by the Auditor General's Office every year. The annual accounts I assume are what he bases these figures on—I assume—but that is the state of it.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** He is going to have to fill that blank somehow or other.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Evans. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Supplementary to Mr. Munro's questions, might I ask how often you have been the first ship involved in a search and rescue operation in the last five years?

**Mr. Evans:** Through the Chair, I could not answer that question.

**Mr. Forrestall:** From your own professional knowledge, have you been involved once first or twice first? Can you recall any instance when you were first involved?

**Mr. Evans:** There would be a number of instances where we were first involved. Some of them would be relatively trivial—breakdowns of ships and that sort of thing.

**Mr. Forrestall:** Life is never trivial, sir.

**Mr. Evans:** I would not say that life was necessarily involved.

**Mr. Forrestall:** I am sure you did not intend that. I am sure you did not intend that but on a number of occasions you have been the first involved in response to a search and rescue call?

**Mr. Evans:** Oh, yes, I am sure.

**Mr. Forrestall:** Could you undertake on your return home to provide the Chairman with some indication, as nearly as you can—I do not ask you to involve your staff in unnecessary research work, but it is important to us in terms of our debate with respect to search and rescue that we understand the capacities that are available to us on both coasts with respect to search and rescue. We have had a positive indication from other authorities that they indeed are deeply involved in search and rescue, and if you could enlighten us it would help us to an immeasurable degree. I am not being light about this at all; I am being very serious. If, for instance, you have been the first to respond on seven or eight occasions, that would colour, in a not insignificant way, our appreciation of the value of the pilotage service with respect to search and rescue. Could you on your return make available to the Chairman of the Committee so that he might distribute it to the members of the Committee an indication of the incidents in which you have been involved, say, in the last three years?

[Interprétation]

**Le président:** Nous ne pouvons adopter de motions pour l'instant, monsieur Munro, mais si le Comité est d'accord nous pouvons quand même envoyer un exemplaire du compte rendu des délibérations d'aujourd'hui à l'auditeur général.

Je vous remercie, monsieur Munro.

**M. Evans:** Puis-je faire une observation sur le même sujet, monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Evans.

**M. Evans:** Pour revenir aux questions que vous avez posées, je tiens à vous signaler que les comptes de l'administration de pilotage du Pacifique sont vérifiés par le Bureau de l'Auditeur général tous les ans. Je suppose qu'il part de ces comptes qui lui sont présentés tous les ans pour établir ces chiffres.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Il faudra qu'il explique le vide d'une façon ou d'une autre.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Evans. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je reprends un des points soulevés par M. Munro. Puis-je vous demander combien de fois un de vos navires a été le premier à participer à une opération de recherche et de sauvetage ou cours des cinq dernières années?

**M. Evans:** Je ne puis malheureusement pas répondre à votre question.

**M. Forrestall:** D'après ce que vous avez pu constater vous-mêmes, le cas s'est-il présenté une fois, deux fois? Pouvez-vous vous rappeler d'un cas où l'un de vos navires a été le premier à participer?

**M. Evans:** Il y a eu certainement des cas où nous avons été les premiers. Il y a de ces cas qui étaient sans importance; il s'agissait de pannes mécaniques qui survenaient à bord de navires.

**M. Forrestall:** Lorsqu'il est question de la vie des gens, c'est toujours important.

**M. Evans:** La vie des gens n'était pas en danger dans ces cas-là.

**M. Forrestall:** Je suis sûr que vous n'avez pas voulu dire le contraire non plus. De toute façon, il y a eu des cas où vous avez été les premiers à répondre à un appel de recherche et de sauvetage.

**M. Evans:** Certainement.

**M. Forrestall:** Pouvez-vous, dès que vous serez rentré, faire parvenir au président les renseignements les plus précis possibles concernant cette question? Je ne veux pas vous forcer, vous et votre personnel, à faire des recherches inutiles, mais il est important pour nous de savoir quelles sont les capacités sur les deux côtes pour ce qui est de la recherche et du sauvetage. Nous avons reçu d'autres administrations des informations à l'effet qu'ils participent pleinement aux efforts de recherche et de sauvetage. Tout ce que vous pourriez nous communiquer à ce sujet nous serait d'une grande utilité. Je puis vous assurer que je suis tout à fait sérieux. Si, par exemple, vous avez été les premiers à vous rendre sur les lieux d'un incident à sept ou huit reprises, vous attestez certainement à nos yeux de la valeur du service de pilotage et de son utilité dans les opérations de recherche et de sauvetage. Pouvez-vous dès votre retour envoyer au président du Comité et par son intermédiaire à tous les membres du Comité ces renseignements concernant le nombre d'incidents dans lesquels vous avez été impliqués au cours des trois dernières années?



[Text]

**Mr. Evans:** In the last three years, yes.

**Mr. Forrestall:** Including an identification in which you were the first to respond.

**Mr. Evans:** To make sure I understand you, you mean respond either to a direct call or to a call relayed to us.

**Mr. Forrestall:** Oh, no. What I am talking about is a call that has been perceived by you as the pilotage authority as being—immediate.

**Mr. Evans:** Immediate. That would be—I am not hedging. I am just trying to get clear in my mind what you want.

**Mr. Forrestall:** I am saying that if you are the first ship available and you get a call from the search and rescue centre, you get your boat away from the dock. That is fine. I would like included those incidents that the master of the pilot boat has received by way of his open transmission channel, indications to which he has responded in terms of the need for a search and rescue capacity or capability. But more important than that, because all of a sudden in the last two and a half days we have been beginning to perceive a parameter of search and rescue which, in spite of my knowledge of the sea and having lived and grown up by it and on it for a number of years, never really occurred to me, it has come very forcefully to my attention that one of the great services that we are overlooking is the capacity of our pilotage authorities throughout our water areas to respond immediately, much more rapidly than coast guard or military have been able to do. I am not being critical in any sense at all but I want, in the most positive sense that I can indicate to you, some indication of the value of the pilotage authority. You have on board your pilotage boats the finest of captains, the finest of deck hands, because nobody in this world operates under the conditions that the ordinary seaman, the AB on deck or the captain operates under with respect to pilotage.

• 1650

**Mr. Evans:** We will do that.

**Mr. Forrestall:** And does the Pacific Pilotage Authority handle foreign and Canadian ships and, if so, what is the ratio? Is it 10 to 1, 20 to 1 or 50 to 1?

**Mr. Evans:** It would be a great deal more than 50 to 1.

**Mr. Forrestall:** A great deal more than 50 to 1.

**Mr. Evans:** Very few Canadian ships have them.

**Mr. Forrestall:** What is the charge for foreign ships, is this subsidized and, if so, by how much? And, if subsidized, does the pilotage authority feel this is fair in light of the allegation that foreign and other trawlers go over the quota of fishing in Canadian waters? For example, how much do you charge to bring a foreign trawler into a port on the West Coast of Canada as opposed to the average minimum charge that you would charge other commercial ships.

**Mr. Evans:** We charge the trawler on exactly the same basis as we would charge a commercial vessel, so much per foot of draft, so much per gross ton and so much per mile.

[Interpretation]

**M. Evans:** Au cours des trois dernières années, très bien.

**M. Forrestall:** En indiquant le nombre de fois où vous avez été les premiers à intervenir.

**M. Evans:** Pour bien préciser, vous voulez dire à la suite d'un appel direct ou d'un appel qui nous a été relayé?

**M. Forrestall:** Je veux dire à la suite d'un appel que vous avez entendu et que vous avez considéré, comme administration de pilotage, urgent.

**M. Evans:** Je n'essaie pas de me défilier. J'essaie simplement de savoir exactement ce que vous voulez.

**M. Forrestall:** Si vous êtes le premier bateau disponible et que vous entendez un appel du centre de recherche et de sauvetage, vous quittez immédiatement le quai. Très bien. Je voudrais également le nombre d'incidents pour lesquels le capitaine du bateau de pilotage a entendu un appel sur sa radio, appel auquel il a répondu dans le contexte d'une capacité de recherche et de sauvetage. Ce qui est important et ce dont nous avons commencé à nous apercevoir au cours des deux derniers jours et demi c'est cette nouvelle dimension qui est possible en matière de recherche et de sauvetage, dimension qui m'avait échappé à moi jusqu'ici malgré le fait que je connaisse la mer et que j'ai vécu et grandi sur la mer et près de la mer pendant nombre d'années. Donc, il nous est apparu, il m'est apparu que les administrations de pilotage ont cette capacité de répondre immédiatement aux appels, beaucoup plus rapidement que les bateaux de la garde côtière ou des Forces armées. Je ne veux pas critiquer, mais je veux, de la façon la plus positive, connaître la valeur du pilotage. Vous avez les meilleurs maîtres à bord, les pilotes les mieux chevronnés, les équipages les mieux formés, car nul au monde n'est tenu d'opérer dans de plus dures conditions que les équipes du pilotage.

**M. Evans:** Nous le ferons.

**M. Forrestall:** Est-ce que l'administration s'occupe du pilotage des navires étrangers et canadiens, dans le Pacifique et dans quelle proportion? 10 pour 1, 20 pour 1 ou 50 pour 1?

**M. Evans:** Très supérieure à 50 p. 1 certainement.

**M. Forrestall:** Très supérieure à 50 p. 1.

**M. Evans:** Bien peu de navires canadiens se servent d'un pilote.

**M. Forrestall:** Quel est le tarif exigé des navires étrangers, est-il subventionné et, si oui, de combien? Et, s'il est subventionné, est-ce que l'administration estime que cela est juste, vu qu'il est allégué que les chalutiers étrangers et autres dépassent le quota de pêche autorisé dans les eaux canadiennes? Par exemple, combien chargez-vous pour piloter un chalutier étranger dans un port du littoral de l'Ouest du Canada par rapport au taux moyen que vous chargez à d'autres navires commerciaux?

**M. Evans:** Le taux est le même pour le chalutier et pour le navire commercial, tant par tirant d'eau, tant la tonne brute et tant au mille.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** How do you relate that to the practice on the East Coast?

**Mr. Evans:** I am afraid I cannot answer that.

**Mr. Forrestall:** You do not relate it? You do not have any discussions with the East Coast?

**Mr. Evans:** No.

**Mr. Forrestall:** We bring ours in on the East Coast on a fixed minimum charge which is well below the average charge. You do not on the West Coast. You charge a basic formula rate.

**Mr. Evans:** The difference is that the only trawlers that we get into pilotage waters on the Pacific Coast are either in distress or have been caught fishing inside the boundaries and have been arrested. No trawlers come in under the normal course to store, as they do in Halifax and St. John's and such places.

**Mr. Forrestall:** They do not come in for water and they do not come in for repairs. In other words, they are totally self-sufficient off our coast.

**Mr. Evans:** They could come in for some emergency repair but it is unusual.

**Mr. Forrestall:** They do not come in for water, they do not come in for shore leave, and they do not come in for time rest periods. I do not blame the West Coast fishermen for taking shotguns on their boats.

How many trips do your eight pilots make each year? How many ships would they bring in on an average, 100 or 200?

**Mr. Evans:** I would have to guess and I would prefer not to guess, but I will provide you with the information, if that will suit your purpose?

**Mr. Forrestall:** If you would provide the Chairman with that information, we would appreciate it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Munro is next.

**Mr. Forrestall:** I have only been seven minutes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I understand, Mr. Forrestall, but on your first round of questioning I allowed you nearly 20 minutes.

**Mr. Forrestall:** Yes, but I have two more questions and they will be very brief.

**The Chairman:** All right, and then we will go to Mr. Munro.

**Mr. Forrestall:** I am sorry, but I have really missed the target. I thought we might have had more foreign ships coming in on a subsidized basis into our West Coast ports than we do, of course, on the East Coast where we have an abnormality. But what would be the impact? Let me put it another way. Let me ask you another ratio question. What would be the ratio between foreign flagships and Canadian-registered ships that your pilots would bring into ports under your authority?

**Mr. Evans:** I sought refuge behind the biggest figure you gave me, which was 50 to 1, and I am sure it would be more than that.

[Interprétation]

**M. Forrestall:** Quel rapport en comparaison du littoral de l'Est?

**M. Evans:** Je regrette de ne pouvoir répondre.

**M. Forrestall:** Vous n'établissez pas de comparaisons? Vous n'êtes pas en rapport avec la côte Est?

**M. Evans:** Non.

**M. Forrestall:** Le pilotage dans l'Est est fixé à un minimum très inférieur à la moyenne. Ce n'est pas de même sur la côte Ouest. Vous chargez sur un taux de base.

**M. Evans:** La différence c'est que les seuls chalutiers à piloter sur la côte Ouest sont soit des navires en détresse ou saisis pour avoir dépassé les limites de la pêche. Aucun chalutier ne vient faire provision d'habitude, comme à Halifax ou à Saint-Jean par exemple.

**M. Forrestall:** Ils ne viennent ni s'y approvisionner en eau ni pour des travaux de radoub; c'est-à-dire qu'ils se suffisent entièrement et restent au large de la côte.

**M. Evans:** Il est possible qu'ils s'approchent pour des travaux d'urgence, mais dans de très rares occasions.

**M. Forrestall:** Ils n'y viennent pas chercher leur approvisionnement d'eau, ils n'y viennent pas en goquette, et ils n'y passent pas de périodes de repos. Je ne blâme pas les pêcheurs de la côte de l'Ouest qui s'arment sur leurs bateaux.

Combien de voyages les pilotes font-ils chaque année? Combien de navires pilotent-ils en moyenne, 100 ou 200?

**M. Evans:** Il faudrait que je devine et je préfère ne pas faire de devinette; mais j'obtiendrai ces renseignements pour vous s'ils vous sont utiles.

**M. Forrestall:** Si vous voulez bien communiquer ces chiffres au président, nous l'apprécierons.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Munro.

**M. Forrestall:** Je n'ai eu que 5 minutes, monsieur le président.

**Le président:** Je comprends, monsieur Forrestall, mais je vous ai accordé près de 20 minutes au premier tour.

**M. Forrestall:** Oui, mais j'ai encore deux questions à poser et je serai très bref.

**Le président:** Très bien, puis nous passerons la parole à M. Munro.

**M. Forrestall:** Je regrette, mais j'ai manqué la cible. Je croyais qu'un plus grand nombre de navires étrangers bénéficiaient de subventions dans les ports du littoral de l'Ouest par rapport à ceux de l'Est où, naturellement, la situation n'est pas ordinaire. Mais quel serait l'impact? Disons autrement: basons-nous sur la proportion. Quelle serait la proportion entre navires battant pavillon étranger et navires immatriculés au Canada remorqués par vos pilotes dans des ports relevant de votre autorité?

**M. Evans:** Je me suis retranché derrière les chiffres que vous m'avez vous-même fournis: 50 pour 1, et je suis persuadé que la proportion est plus élevée.



[Text]

• 1655

**Mr. Forrestall:** I am not going to let you get away with that explicitness. Would it be as high, as we understand it, as 97 to 1?

**Mr. Evans:** I would think it would be in excess of that.

**Mr. Forrestall:** Yes; 99.8 per cent to 1.

**Mr. Evans:** Very, very few Canadian ships.

**Mr. Forrestall:** In other words, the \$2.7 billion we pay to foreign cartels to move our goods out of Canada and our goods into Canada is done in foreign bottoms. What does that cost in terms of your pilotage authority? Just a minor figure; give us the four million plus figure. What is it? Pilotage authority alone.

**Mr. Evans:** It would be not very far short of \$6 million.

**Mr. Forrestall:** Would that represent 1 per cent of the cost of moving goods in an out of our country, or 0.5 per cent or ...

**Mr. Evans:** Mr. Forrestall, you must be more informed on this than I am.

**Mr. Forrestall:** So are you, Captain. I want you to say that loudly and clearly. It is time we got away from the loss of that \$2.7 billion.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**Mr. Forrestall:** The cost of pilotage in Canada: I do not care if you pay your men 75... What is the ratio between what you pay your men, contractual or employees, as opposed to what the authority is paying, for example, in Port Angeles? How much do our men get and how do the fellows going into Port Angeles get? What is the difference in salary? Our fellows are getting \$40,000 to \$45,000 a year. What are they getting going into Port Angeles?

**Mr. Evans:** I have not agreed that they are getting \$40,000 to \$45,000.

**Mr. Forrestall:** I know you have not. You have negotiations coming up. What are we getting going into Port Angeles?

**Mr. Evans:** We do not see the figures of the Puget Sound Pilotage Authority, but I would estimate that they get 15 per cent to 20 per cent more in B.C. than they get in the State of Washington.

**Mr. Forrestall:** That is not true, Captain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I appreciate that ...

**The Chairman:** Mr. Munro.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** My little supplementary was related to bringing trawlers in, under escort, I assume. They would be under police escort or Fisheries escort.

**Mr. Evans:** Under Fisheries escort.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** You suggested, for example, that Koyo Maru, which was brought in about two years ago, a Japanese vessel, would have to have a pilot aboard as well, would she?

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Vous ne vous en tirerez pas à si bon compte. Ce peut-il que la proportion s'élève à 97 pour 1 si je comprends bien?

**M. Evans:** Je pense qu'elle serait plus élevée.

**M. Forrestall:** Oui: 99.8 p. 100 pour 1.

**M. Evans:** Très, très peu de navires canadiens.

**M. Forrestall:** C'est-à-dire que les 2,7 milliards de dollars que nous payons aux cartels étrangers pour le transport de nos biens outre-mer et de nos biens au Canada, reposent dans des cales étrangères. Qu'est-ce que cela coûte aspect pilotage? Une somme minime; citez-nous le chiffre de 4 millions et plus. Quel est ce chiffre? Pour le pilotage seulement.

**M. Evans:** Tout près de 6 millions de dollars.

**M. Forrestall:** Est-ce que cela représente 1 p. 100 du coût du transport des marchandises import-export ou 0.5 p. 100 ou ...

**M. Evans:** Monsieur Forrestall, vous êtes sans doute mieux que moi renseigné à ce sujet.

**M. Forrestall:** Et vous, donc, capitaine! Je veux vous entendre le dire à haute voix et clairement. Il est temps de recouvrer ces 2,7 milliards de dollars.

**Une voix:** Bravo. Bravo.

**M. Forrestall:** Le coût du pilotage au Canada: peu importe si vous payez vos hommes 75. reçoivent-ils et combien ceux qui abordent à Port Angeles... Quelle est la proportion entre ce que vous payez à vos hommes, engagés par contrat ou simples employés, par rapport à ce que l'administration paie, par exemple, à Port Angeles? Combien nos hommes reçoivent-ils? Quelle est la différence de salaire? Les nôtres reçoivent de \$40,000 à \$45,000. Qu'est-ce qu'ils reçoivent à Port Angeles?

**M. Evans:** Je n'admets pas qu'ils reçoivent \$40,000 à \$45,000.

**M. Forrestall:** Je sais que vous ne l'admettez pas. Vous êtes en négociations. Qu'est-ce que ça rapporte d'aller à Port Angeles?

**M. Evans:** Nous n'avons pas les statistiques du pilotage à Puget Sound, mais je pense que c'est 15 à 20 p. 100 de plus en Colombie-Britannique que dans l'État de Washington.

**M. Forrestall:** C'est faux, capitaine.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'apprécie ...

**Le président:** Monsieur Munro.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** La question supplémentaire que j'ai à poser a rapport au remorquage des chalutiers, sous escorte je présume, soit de la police ou des Pêcheries.

**M. Evans:** Des Pêcheries.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Vous avez laissé entendre, par exemple, que le Koyo Maru, un navire japonais saisi il y a deux ans environ, devait être piloté; est-ce vrai?

[Texte]

**Mr. Evans:** What tends to happen is that the ship may come in at times without a pilot under escort and be charged the regular pilotage rates as if she had a pilot on board, and then would have a pilot going out. But if a pilot can be put on board, he is.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** And to whom is this paid, the Authority?

**Mr. Evans:** Oh, yes.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** It is part of the revenue of the Authority, and is then handed out to some mythical wraith of a pilot or just becomes part of the revenue of the Authority?

**Mr. Evans:** It becomes part of the revenue of the Authority, and a percentage of it goes to the pilots.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** But no pilot was used; they distribute it as they see fit, is that it?

**Mr. Evans:** Yes.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Would the pilots exercise any police powers while they were performing this duty inbound, if they could be brought aboard, or would that be up to someone who might be placed aboard either by Fisheries or police?

**Mr. Evans:** I do not understand your reference to police duties. They are only pilots.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** If somebody tried to take the vessel away and avoid the escort, or to ditch the escort in the middle of the night...

**Mr. Evans:** The pilot would have nothing to do with it. The pilot can be relieved at any moment on the bridge by the master of the ship, on any ship.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Even to escape?

**Mr. Evans:** The master can just say, "I relieve you, pilot."

• 1700

**The Chairman:** Thank you, Mr. Munro. I would like to thank Mr. Evans, the Chairman, and Mr. Rose for appearing before us today. It has been most interesting. The next meeting will be on Friday, May 7, at 9.30 a.m. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

**M. Evans:** Il arrive que le bateau soit escorté sans être piloté et qu'on lui charge le coût du pilotage tout comme si le pilote se trouvait à bord et quittait ensuite le navire. Mais quand ceci est possible un pilote monte à bord.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Et à qui est versé le coût du service? A l'administration?

**M. Evans:** Oh, oui.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Cela fait-il partie des revenus de l'administration et est versé à quelque pilote-fantôme ou grossit simplement la caisse de l'administration?

**M. Evans:** Cela fait partie des revenus de l'administration et une partie de la somme revient aux pilotes.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Mais aucun pilote n'a piloté; le partage se fait donc au petit bonheur?

**M. Evans:** Oui.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Est-ce que les pilotes surveillent le remorquage vers l'intérieur afin de savoir s'ils peuvent monter à bord, ou est-ce la responsabilité des Pêcheries ou de la police?

**M. Evans:** Je ne comprends pas pourquoi vous faites allusion à la police. Ce sont des pilotes.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Si le navire cherchait à tromper son escorte ou à l'éviter ou la semer au milieu de la nuit...

**M. Evans:** Cela n'a rien à voir avec le pilote. Le pilote peut être remplacé sur le pont à n'importe quel moment par le patron du navire, sur n'importe quel navire.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Même pour fuir?

**M. Evans:** Le maître du bord n'a qu'à dire au pilote: «Décampe».

**Le président:** Merci, monsieur Munro. J'aimerais remercier M. Evans, le président et M. Rose du témoignage intéressant qu'ils nous ont rendu aujourd'hui. La prochaine séance aura lieu vendredi, le 7 mai, à 9 h 30 du matin. La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.



[Text]

[Interpretation]

WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

*From the Pacific Pilotage Authority:*  
Mr. Peter V. O. Evans, Chairman;  
Mr. Philip Rose, Financial Officer.

*De l'Administration du pilotage du Pacifique:*  
M. Peter V. O. Evans, président;  
M. Philip Rose, agent financier.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 58

Friday, May 7, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 58

Le vendredi 7 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1976-77  
Votes 115 and 120—St. Lawrence  
Seaway Authority  
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1976-1977  
Crédits 115 et 120—Administration  
de la voie maritime du Saint-Laurent  
sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell  
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker ( <i>Gander-Twillingate</i> )	Fortin
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Goodale
Forrestall	Halliday
	Harquail
	Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell  
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle ( <i>Chambly</i> )	McIsaac
Loiselle ( <i>Saint-Henri</i> )	Munro ( <i>Esquimalt-Saanich</i> )
Lumley	Ritchie
Macquarrie	Rodriguez
McCain	Watson—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, May 6, 1976:

Mr. Alkenbrack replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*)

On Friday, May 7, 1976:

Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced Mr. Marshall

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Condon

Mr. O'Sullivan replaced Mr. Hnatyshyn

Mr. Halliday replaced Mr. McCain

Mr. Macquarrie replaced Mr. McGrath

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 6 mai 1976:

M. Alkenbrack remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*)

Le vendredi 7 mai 1976:

M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace M. Marshall

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Condon

M. O'Sullivan remplace M. Hnatyshyn

M. Halliday remplace M. McCain

M. Macquarrie remplace M. McGrath

## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MAY 7, 1976

(60)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9.43 o'clock a.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Collenette, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillin-gate*), Collenette, Forrestall, Goodale, Harquail, Horner, Loisel (Saint-Henri), Lumley, McCain, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*) and Watson.

*Witness: From the St. Lawrence Seaway Authority:* Mr. Paul Normandeau, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, February 25, 1976 relating to the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. (*See Minutes of Proceedings for Tuesday, April 7, 1976*).

The Chairman called vote 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

The witness read an opening statement and answered questions.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, carried on division.

*Agreed,—That the Chairman report the votes to the House.*

Mr. Goodale moved,—That the Committee present a report to the House seeking permission to travel within Canada and Seattle, Washington, U.S.A. prior to the forthcoming recess in relation to its Order of Reference relating to a document entitled "Transportation Policy—A framework for Transportation in Canada, Summary Report", and that the necessary staff do accompany the Committee.

The question being put on the motion it was agreed to.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 7 MAI 1976

(60)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 43 sous la présidence de Mr. Collenette (vice-président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillin-gate*), Collenette, Forrestall, Goodale, Harquail, Horner, Loisel (Saint-Henri), Lumley, McCain, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*) et Watson.

*Témoin: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:* Mr. Paul Normandeau, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 25 février 1976 portant sur le Budget principal sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 Mars 1977. (*Voir procès-verbal du mardi 7 avril 1976*).

Le président met en délibération les crédits 115 et 120 portant sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le témoin donne lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120 sous la rubrique Transports, pour l'année financière se terminant le 31 Mars 1977, sont adoptés sur division.

*Il est convenu,—Que le président fasse rapport des crédits à la Chambre.*

M. Goodale propose,—Que le Comité présente un rapport à la Chambre demandant la permission de siéger au Canada et à Seattle, (Washington) États-Unis, avant le prochain ajournement de la session, en rapport avec son ordre de renvoi portant sur un document intitulé «Politique des transports—un aperçu général des transports au Canada, rapport sommaire», et que le personnel nécessaire accompagne le Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

A 11 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, May 7, 1976.

[Text]

• 0945

**The Vice-Chairman:** Perhaps we can come to order. We have just lost two of our members.

**An hon. Member:** They will be back.

**The Vice-Chairman:** They will be back.

Today we are pleased to have the Chairman of the St. Lawrence Seaway Authority, Mr. Paul Normandeau, who is going to cover the activities of the authority. Mr. Normandeau I would ask you to perhaps introduce some of the people that you have brought with you; they will identify themselves if they are called upon to make any direct answers to the Committee. Then I understand you will be making a short opening statement and we will take questions and perhaps if there is general agreement we will keep questions to 10 minutes on the first round. Since there are not too many people here I imagine we will get the second round. Later on in the morning I understand we have an important motion that has to be placed before the Committee.

Mr. Normandeau.

**Mr. Paul Normandeau (Chairman, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** You have to call the votes.

**The Vice-Chairman:** Oh, I am sorry I have to call the votes. This is on Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

## TRANSPORT

K—St. Lawrence Seaway Authority—Deep Waterway Program

Vote 115—Deep Waterway—\$36,500,000

Vote 120—Payments to the St. Lawrence Seaway Authority in respect of the operating deficit—\$1,575,000

**Mr. Normandeau:** Thank you, Mr. Chairman. May I introduce first the Marine Administrator, Mr. Roy Illing; my Vice-President, Mr. Thomas Quigg; our member Mr. Gordon Barrett; and our Treasurer, Mr. Jim Graham.

Mr. Chairman, we are pleased to appear before your Committee because it gives us the opportunity to present to the Members of Parliament particularly interested in transport questions the actual state of the Seaway affairs while giving you additional information on the main estimates requested from Parliament of \$36.5 million for the Welland Canal operation and \$1.5 million roughly for the two entrusted canals of Sault-Ste. Marie and Cornwall which, as you know, represent only a part of the larger over-all Seaway budget. Le tonnage des marchandises empruntant la Voie maritime durant 1975 a marqué une nette amélioration par rapport au total de 1974 sans toutefois atteindre le record de 1973. La section internationale de Montréal au Lac Ontario a vu passer 48.0 millions de tonnes courtes soit 8.8 p. 100 de plus que l'année précédente tandis que le canal de Welland acceptait pour sa part 59.8 millions de tonnes, soit 14.1 p. 100 de plus. Il faut expliquer ici que le tonnage des marchandises empruntant le canal

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 7 mai 1976.

[Interpretation]

**Le vice-président:** A l'ordre s'il vous plaît. Nous venons de perdre deux de nos membres.

**Une voix:** Ils vont revenir.

**Le vice-président:** C'est bon.

Aujourd'hui, nous avons le plaisir d'avoir parmi nous le président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, M. Paul Normandeau, qui va vous exposer les activités de celle-ci. Monsieur Normandeau, je vous demanderais de présenter ceux qui vous accompagnent; ils devront se nommer lorsqu'ils auront à répondre directement à un député. Je pense que vous êtes censé faire une brève déclaration préliminaire et qu'ensuite nous passerons aux questions. Si tout le monde est d'accord, on pourrait peut-être se limiter à dix minutes pour le premier tour. Comme nous ne sommes pas très nombreux ce matin, nous pourrions sans doute faire un deuxième tour. Plus tard, dans la matinée, il semble qu'une motion importante sera présentée.

Monsieur Normandeau.

**M. Paul Normandeau (président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent):** Merci, monsieur le président.

**Une voix:** Il faut que vous mettiez les crédits en délibérations.

**Le vice-président:** Je suis désolé. Il s'agit des crédits 115 et 120 concernant l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

## TRANSPORTS

K—Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent—Programme relatif à la voie navigable en eau profonde.

Crédit 115—Voie navigable en eau profonde—\$36,500,000

Crédit 120—Paiements à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent à l'égard du déficit de fonctionnement—\$1,575,000

**M. Normandeau:** Merci, monsieur le président. D'abord, permettez-moi de vous présenter le directeur du service maritime, M. Roy Illing, le vice-président, M. Thomas Quigg, un des membres, M. Gordon Barrett, et notre trésorier, M. Jim Graham.

Monsieur le Président, nous sommes heureux que l'occasion nous soit fournie de donner aux membres du Parlement plus particulièrement intéressés aux questions de transport, une mise à jour des affaires de la Voie maritime tout en leur présentant quelques explications sur les sommes qui apparaissent au Budget des Dépenses de \$36.5 millions pour le canal de Welland et de \$1.575 million pour les deux canaux de Cornwall et de Sault-Ste-Marie confiés à la Voie maritime. Ces deux montants toutefois ne constituent qu'une partie du budget total de la Voie maritime. Traffic movement on the Seaway in 1975 showed a marked improvement over that of the 1974 season but did not surpass the record year of 1973. Cargo tonnage on the Montreal-Lake Ontario (or international) section totalled 48.0 million short tons, an increase of 8.8 per cent. On the Welland Canal section, cargo tonnage regularly exceeds that of the other section because of the substantial movement of traffic between Lake Ontario and the Upper

## [Texte]

de Welland est régulièrement plus important que le total de la section de Montréal-Lac Ontario par suite du trafic intérieur entre la région du Lac Ontario et celle des quatre Lacs supérieurs.

Ces tonnages plus importants ne reflétaient que les expéditions plus élevées de grains à l'exportation alors que celles de minerai de fer et de charbon demeuraient sensiblement les mêmes. Pour une autre année encore, nous avons vu les échanges de marchandises générales diminuer, cette fois de 800,000 tonnes pour tomber à 3,600,000 tonnes. C'est donc dire que les expéditions en vrac représentent maintenant plus de 90 p. 100 du tonnage des denrées empruntant notre Voie. C'est sans doute les conditions économiques de l'an dernier qui furent responsables de cet état de choses.

Comme l'économie se raffermirait rapidement aux États-Unis et par ricochet, au Canada, nous pouvons penser que nous allons retourner à un niveau plus normal d'activités et que nos tonnages seront plus importants cette année. Nous prévoyons que 50.8 millions de tonnes (5.8 p. 100 de plus) utiliseront la section internationale et 61.2 millions de tonnes, soit 2.3 p. 100 de plus traverseront le canal de Welland cette année.

L'an dernier je vous ai parlé des études que nous venions d'entreprendre sur la croissance de la demande pour notre service. C'est ce que nous avons fait en nous penchant sur les mouvements éventuels des grains, du minerai de fer, du charbon et du coke, des produits pétroliers et des autres denrées. Nos études ont porté sur les tendances du marché de ces denrées et nous avons évalué les facteurs susceptibles d'affecter les expéditions via la Voie maritime. Nous en avons déduit certaines projections pour les années allant jusqu'à 1990 et voici quelles sont en bref nos prédictions.

Alors que la moyenne des années 1972-1974 s'élevait à 51.8 millions de tonnes pour Montréal-Lac Ontario et 61.3 pour la section du Canal de Welland, en 1980 nous prévoyons 62 et 75 millions de tonnes, en 1985, 70 et 83 et en 1990, 78 et 92.

C'est donc dire que nous croyons que le tonnage va augmenter chaque année de 2.5 p. 100 pour atteindre en 1990 un chiffre 50 p. 100 plus élevé que celui d'aujourd'hui.

Forecasts of this nature raise the question of the ultimate capacity of our system. We have developed during the past year a simulation model of the Welland Canal to ascertain as accurately as possible the practical capacity of our canal, and the computer now confirms that the Welland Canal will become congested in the fall of 1990 if our forecasts of demand reveal themselves to be accurate. We cannot obviously wait until that happens to plan the movement of the still-larger tonnages that are foreseen after 1990.

The obvious solution is to build a new canal, but a new canal would be almost prohibitively expensive between two and two-and-one-half billion dollars for the Welland, as much or more for the International section, and it calls for a lead time of close to 10 years and consequently for a decision by 1980.

## [Interprétation]

Lakes. In line with this usual happening, some 59.8 million tons transited through the Welland last year, for an increase of 14.1 per cent over the preceding year.

The increased tonnages reflected mainly the larger export movement of grains while coal and iron ore tonnages remained more or less equivalent to those of 1974. Again there was a sharp reduction of about 900,000 tons (down to 3,600,000 tons) in the general cargo using our waterway to reach the hinterland. Bulk cargo now represents more than 90 per cent of the total tonnage. Economic conditions were undoubtedly responsible for this reduction.

Rising economic activity in the U.S. as well as in our country should allow the Seaway traffic to return to its normal level of activities. Total commodity traffic through both sections should be higher this year. We expect shipments of 50.8 million tons (5.8 per cent more) to use the Montreal-Lake Ontario section and 61.2 million tons (2.3 per cent more) to transit through the Welland Canal.

I made you aware last year of the studies on the growth of the future demand that we had just undertaken. During the past year, a number of in-depth studies were prepared by our economists on grain, iron ore, coal and coke, petroleum products and other bulk and general cargo. These involved a review of historical trends and an assessment of current and future market forces that affect cargo movements on our waterway. On the basis of our findings, forecasts of Seaway traffic have been made for 1980, 1985 and 1990. In summary these forecasts read like this:

While the average for the years 1972-74 was 51.8 million tons for the Montreal-Lake Ontario section, and 51.3 for the Welland Canal section, in 1980, we forecast 62 million and 75 million tons; in 1985, 70 million and 83 million; and in 1990, 78 million and 92 million.

During this period of fifteen years, traffic is expected to increase by about 2.5 per cent annually and in 1990, would represent an increase of 50 per cent over the 1972-74 average if our predictions are accurate.

Si nos prévisions se révèlent exactes, nous aurons à faire face à un problème de la capacité du système à absorber tout ce tonnage. Pour en savoir plus long sur les limites à notre capacité, nous avons mis au point durant l'année, un simulateur sur ordinateur qui nous a confirmé notre pensée que vers 1990, nous commencerons à ressentir les premiers indices de congestion. Tout cela est naturellement en fonction de l'exactitude de nos prévisions mais nous savons qu'après 1990 de toute façon, nous aurons à transporter à travers le Canada de plus grandes quantités de denrées qui ne pourront emprunter la Voie maritime. Il nous faut donc prévoir ce qui arrivera alors.

La solution facile, c'est de construire un autre canal mais outre le fait qu'un nouveau canal est affreusement coûteux (\$2.0—2.5 milliards pour le Welland, autant sinon plus pour l'autre section), il réclame une décision dix années à l'avance et donc dès 1980.



## [Text]

Alternate methods of handling the extra traffic after 1990 when the Seaway will no longer be able to accept additional tonnage will also prove very expensive. There is, therefore, every incentive to find ways and means of increasing the capacity of our present facilities.

We believe we have found the response to the need of increased capacity in an idea suggested by Dr. Joe Kates, the present Chairman of the Canada Science Council.

**Mr. Forrestall:** Use the Port of Halifax.

**Mr. Normandeau:** Pardon?

**Mr. Forrestall:** Use the port of Halifax.

**Mr. Normandeau:** Yes, it could. . . His idea is to assist the passage of ships through the locks and canals with the help of specially-designed tugs or shunters. We believe the use of these shunters may provide a significant increase, between 20 per cent and 25 per cent, in the capacity of our waterway, an increase that may prove sufficient to meet the traffic growth of the next 30 years. We are actively engaged in proving the idea and we hope to be testing out two such shunters during the summer of 1977. The project, if successful, would confirm our conviction that an investment in the late nineteen eighties of between \$50 million and \$65 million in a marine shunter fleet would push the requirement of a \$5 billion to \$6 billion seaway or of equally expensive alternate shipping facilities beyond the present planning horizon and perhaps forever.

Now for the financial side. During 1975, the Minister of Transport at our request directed the Seaway to change its financial year from the calendar year to align itself to the fiscal year of the government. For that reason we just concluded a 15-month year, which naturally does not lend itself to easy comparisons with preceding years nor with the new year's projections. Furthermore, we have just closed our books and the exact figures for that period are not yet available. We know, however, that we are again showing a deficit for the period, a deficit that is larger at approximately \$14 million due to 15 months of expenses and only 12 months of revenue. If I may, therefore, I would like to compare the budget for 1976-77 with the last comparable results, those for 1974.

As mentioned a moment ago, we expect larger tonnages in both sections this year and we, therefore, anticipate increased revenues of \$26.980 million, 15 per cent more than in 1974 at the same level of toll rates. Later on I shall elaborate on the present level of toll rates which, as you know, has practically remained the same since the opening of the Seaway in 1959.

Our operation, maintenance and administration expenses at \$38.556 million show an increase of 12.8 per cent over the amount actually required more than 2 years ago. This reasonable increase of around 6.5 per cent per year is entirely due to higher wages and salaries only partly compensated by savings made mostly on the administration side. We are confident again this year of staying well within the limits of our budget because we are still looking for and finding ways and means of operating our facilities more efficiently and less expensively.

The amount of interest payable on our debt, \$45.750 million, continues to increase from year to year because we are unable to pay it in total. The unpaid balance is simply added to our debt. Even though we have not borrowed one dollar since 1974, our debt has now reached \$817 million

## [Interpretation]

L'alternative au transport par eau, le chemin de fer n'est pas bon marché non plus. Nous avons donc d'excellents motifs de chercher à augmenter la capacité de nos installations actuelles.

Nous croyons avoir trouvé une solution à partir d'une idée suggérée par Docteur J. Kates, le président actuel du Conseil des Sciences.

**M. Forrestall:** Se servir du port de Halifax.

**M. Normandeau:** Pardon?

**M. Forrestall:** Se servir du port de Halifax.

**M. Normandeau:** Cela se pourrait . . . L'idée, c'est d'utiliser des remorqueurs d'un type spécial pour faciliter le passage aux navires à travers nos écluses et canaux. Nous pensons que l'utilisation de remorqueurs nous assurerait de 20 à 25 p. 100 de capacité additionnelle, ce qui serait suffisant pour répondre à toute la demande d'ici trente ans. Nous sommes à évaluer l'idée et nous espérons pouvoir expérimenter avec deux de ces remorqueurs durant l'été 1977. Si l'expérience se révèle heureuse, nous aurons repoussé à l'an 2000, et peut-être à plus tard, toute décision sur une dépense de milliards de dollars au coût relativement modeste d'un investissement vers la fin des années 80 de \$50 à 65 millions pour la création d'une flotille de remorqueurs.

Passons maintenant au côté financier. Au cours de l'année 1975, le Ministre nous a demandé d'aligner notre année financière sur celle du Gouvernement. Nous suivions jusqu'à maintenant l'année civile. Pour cette raison, nous venons tout juste de terminer une année de quinze mois dont les résultats ne se prêtent pas facilement à la comparaison. De plus, nous venons seulement de fermer nos livres et les chiffres exacts ne sont pas encore disponibles. Nous savons cependant que nous allons montrer un déficit et un déficit plus élevé qu'à l'ordinaire du fait que l'année couvre 15 mois de frais et seulement 12 mois de revenus. Je me permets donc de comparer notre budget pour 1976-77 avec les résultats de la dernière année comparable, 1974.

Comme je le mentionnais il y a un moment, nous prévoyons cette année une augmentation des tonnages et, par conséquent, une augmentation de nos revenus d'environ 15 p. 100 par rapport à 1974 au montant de \$26,980 millions et cela, aux mêmes taux de péage qu'auparavant. Je reviendrai d'ailleurs sur cette question des péages qui sont pratiquement demeurés au même niveau depuis 1959.

Nos dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration impliquent une augmentation de 12.8 p. 100 par rapport aux dépenses réelles d'il y a deux ans. Cette augmentation raisonnable est entièrement attribuable aux augmentations de salaires et gages que nous avons à payer et qui ne pourra qu'en partie être compensée par les économies envisagées en majeure partie du côté de l'administration. Nous sommes confiants cette année encore de demeurer à l'intérieur de ces montants prévus. Nous cherchons continuellement et, jusqu'à ce jour, nous trouvons encore des façons d'exploiter nos installations de façon plus efficace et à un coût moindre.

Le montant de l'intérêt à payer sur notre endettement s'élèvera cette année à \$45.750 millions. Ce montant augmente constamment d'une année à l'autre parce que nous avons toujours été incapables de payer tout l'intérêt dû. Le solde non payé s'ajoute à la dette de sorte que nous devons

## [Texte]

and will increase to \$840 million by next March 31, unless some action is taken to stop this escalation. Incidentally, we are not planning to borrow any funds this year.

## • 0955

Our planned capital expenditures of \$2,228 reflect the restraints that the Seaway management has imposed on its operations and represent for the most part normal expenditures except for the sum of \$1 million at the Welland for the realignment of an approach wall, a job that will require another \$4.5 million next year, but a job which will be undertaken only if the shunters test program should fail.

All in all, the net total expenditures of the Seaway should increase less than 12 per cent this year over the actual total spent in 1974. The work force will be 1,343 employees by next March 31, down from 1,388 that it was a few days ago, mainly through retirement and natural attrition. Some of our employees who leave us for one reason or another are not being replaced.

Monsieur le président, voilà pour la Voie maritime dans l'ensemble. Le montant de \$36.5 millions requis du Parlement dans le Budget des dépenses de cette année fait partie du tableau que je viens de brosser pour vous. Ce montant doit nous être voté pour absorber le déficit d'exploitation du canal de Welland. Il apparaît moindre que celui de l'an dernier parce que celui-ci s'élevait à \$42.86 millions afin de couvrir la période de 15 mois dont j'ai parlé. Ce total de \$36.5 millions est le résultat de dépenses d'exploitation de \$22.63 millions d'intérêt payé sur la dette de \$18.2 millions et de \$1.292 millions pour immobilisations, le tout diminué du revenu prévu de \$5,625 millions.

Et de plus, nous demandons au Parlement de nous voter \$1.575 millions pour gérer et exploiter les deux canaux dits sans péage de Cornwall et de Sault-Ste-Marie.

Ce montant est d'environ 10 p. 100 plus élevé que celui de l'an dernier et l'augmentation est uniquement due aux salaires et frais plus élevés. Nous avons depuis pris certaines mesures qui devraient nous permettre non seulement de dépenser moins que les montants prévus mais encore de geler à peu près à ce niveau les dépenses des quelques années à venir.

Nous possédons dans la région de Cornwall tout le terrain voulu pour la construction éventuelle d'une section Montréal-Lac Ontario entièrement canadienne. Ce terrain a été exproprié il y a déjà longtemps dans ce but. Il est improbable que nous construisions jamais cette section mais la décision n'a pas encore été prise et, dans l'intervalle, nous prenons bon soin de notre propriété.

A Sault-Ste-Marie, nous opérons une écluse en concurrence avec quatre écluses plus importantes appartenant à nos voisins américains, et cette écluse malheureusement n'est pas aux dimensions et au tirant d'eau des autres écluses de la Voie maritime. Elle n'attire donc pas tous les navires qui voudraient y passer et le tonnage total de l'an dernier n'a atteint que 800,000 tonnes. Pendant ce temps, les écluses américaines accueilleraient quelque 90 millions de tonnes. En fait, nous ne faisons qu'acte de présence à cet

## [Interprétation]

aujourd'hui quelques 817 millions et que, si rien n'est fait pour corriger la situation, nous devrions 840 millions dans un an en dépit du fait que nous n'aurons pas emprunté un seul sou.

Nos dépenses d'immobilisations au montant de \$2.228 millions reflètent bien les restrictions que nous nous sommes imposées à la Voie maritime. Elles représentent en bonne partie des dépenses normales pour remplacer de l'équipement et des véhicules à l'exception d'un montant de \$1 million pour le démarrage d'un projet de réaligement d'un mur d'approche au canal de Welland, qui coûtera plus de \$5.5 millions. Toutefois, nous n'irons de l'avant dans ce cas que si les essais des remorqueurs s'avéraient infructueux.

En résumé, les dépenses totales de la Voie maritime ne devraient augmenter que d'un peu moins de 12% cette année par rapport à l'expérience vécue de 1974. Nos effectifs de main-d'œuvre devraient diminuer un peu, passant de 1,388 employés à 1,343 au 31 mars prochain. Cette diminution se fera en ne remplaçant pas bon nombre de nos employés qui quittent notre service ou prennent leur retraite.

So much for the Seaway as a whole. The sum of \$36.500 million that is requested of Parliament in this year's Main estimates is part of the overall picture that I have just drawn for you. It is designed to pay to the Seaway the cost of operating the Welland Canal. The amount of \$36.500 million is quite a bit less than that of last year (42.860 million) because the appropriation voted last year covered a 15-month period. It is made up of \$22.633 million in operating costs, \$18.200 million for interest to service the funds borrowed for the modernization of the canal and of \$1.292 million in capital expenditures, less the forecast revenue of \$5.625 million.

In addition, we are requesting from Parliament the sum of \$1.575 million to manage and operate two so-called non-toll canals one at Cornwall and the other, at Sault Ste. Marie.

This sum is about 10% more than the \$1.430 million requested last year. The increase is due mainly to higher wages and costs of supplies. We have taken steps that should allow us to keep our expenses within the limits of this appropriation and to enable us to stabilize them at that level during the next few years.

We are holding land in the Cornwall area that was expropriated at the time for an all-Canadian Montreal-Lake Ontario section. It is unlikely that Canada shall ever build such a section but no decision has been made so far and are maintaining this property in good condition.

The Sault Ste. Marie lock is in competition with the four much larger American locks. It is unfortunately not to Seaway size and draft and therefore today cannot accommodate all the vessels that would use its facilities with the result that only 800,000 tons transited through our lock last year while some 90,000,000 tons went through the American locks. In effect, we are only showing the flag at the Soo, and one of these days, the question will inevitably be raised as to whether or not it is worth the cost. For now, it



## [Text]

endroit et, l'un de ces jours, il faudra se demander si le jeu en vaut la chandelle. Pour l'instant, nous croyons qu'il soit bon d'être présent là où nos amis américains dominent aussi nettement.

When speaking of revenues a moment ago, I said that I would come back to the tolls that we charge. The purpose of the tariff of tolls established in 1959 by agreement between Canada and the U.S.A. was to obtain directly from the users the revenues required to cover operating costs as well as interest on loans and repayment of capital over a 50-year period. This objective has not been met and it has become increasingly apparent over the past decade that total cost recovery is not possible.

From 1959 to 1973, the combined incomes of the two sections more than covered operating costs, although they were never sufficient to cover full interest or to enable any capital repayment. It would still be feasible today to cover the total operating costs and it might even be possible to recognize up to a point the financial assistance provided by Canada for the construction of our part of the Seaway. Such a decision naturally would require increasing tolls that have practically not been changed since 1959. If our present obligations remain unchanged, we can look forward to progressively larger deficits, \$15 million this year, \$27 million 5 years from now and this before any interest charges, and a mounting debt that would reach \$1 billion by 1981.

Cabinet agreed some time ago that in principle the financial structure of the Seaway should be revised so as to provide the Authority with a realistic financial base related to reasonable expectations of future revenues. We have made a total study and prepared recommendations for revising our financial structure. These recommendations are now being reviewed by the interested parties within the government. Our Minister has indicated his intention to recommend to his Cabinet colleagues a revision that will have the added objective of providing a foundation for a new tolls policy. Mr. Lang has further stated that there will be higher tolls in 1977.

## • 1000

A policy of freezing Seaway tolls, and indeed an outright cancellation of these tolls may be looked upon by some as a tool for promoting economic development. A serious drawback from Canada's point of view is that Canada carries more than 90 per cent of the investment—13 out of the 15 locks on the Seaway are ours—and Canada consequently bears a corresponding share of any deficits while both countries benefit more or less equally from the waterway. In short, if the Canadian Government was to cover operating deficits on the Seaway, it would provide benefits not only to Canadian users but also to our American neighbours. It is therefore only logical, under these circumstances, for the United States to oppose any increase in tolls and for Canada to take some action to correct this state of affairs.

Mr. Chairman, I believe that I have covered rapidly a good deal of ground in a few minutes. It probably is in order for me to end up by offering to answer any questions that the members of your Committee may have. Thank you, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

seems to make sense for us to be present at a point where our neighbours dominate.

Quand j'ai touché à la question de nos revenus il y a quelques minutes, j'ai indiqué mon intention de revenir sur la question des péages. L'objectif de l'échelle des péages fixée lors de l'ouverture de la Voie maritime en 1959 à la suite d'un accord Canada-U.S.A. visait à percevoir directement des usagers les revenus nécessaires pour payer tous les frais d'exploitation, payer l'intérêt sur les sommes empruntées pour la construction et rembourser ces emprunts sur une période de 50 ans. L'objectif n'a pas été atteint et depuis au moins dix ans il était prévisible qu'il ne pouvait pas l'être.

De 1959 à 1973 toutefois, les revenus de deux sections étaient suffisamment élevés pour couvrir tous les frais d'exploitation mais en ne laissant jamais un solde suffisant pour payer tout l'intérêt dû et naturellement permettre un remboursement de capital. Il serait encore aujourd'hui possible de percevoir un revenu suffisant pour couvrir tous les frais d'exploitation et même assez pour reconnaître de modeste façon le concours financier du gouvernement du Canada à la construction de la Voie. Cela demanderait naturellement l'augmentation de taux de péages qui n'ont pas été modifiés pratiquement depuis 1959. Par ailleurs, si les conditions qui sont imposées présentement ne changent pas, il est facile de prédire des déficits allant en augmentant chaque année (\$15 millions cette année, \$27 millions dans cinq ans, tout cela avant aucun intérêt) et une dette qui atteindra le milliard de dollars en 1981.

Le Conseil des ministres a déjà accepté le principe d'une révision de la structure financière de la Voie maritime fondé sur une base financière réaliste compte tenu de prévisions raisonnables des revenus à venir. Nous avons donc procédé à une étude exhaustive de la situation et nous avons préparé certaines recommandations en vue d'une révision telle. Ces recommandations sont à l'étude en ce moment. Déjà notre Ministre a manifesté son intention de suggérer à ses collègues du Cabinet une révision qui aurait comme but additionnel l'établissement d'une nouvelle politique de péages. M. Lang a, par ailleurs, déclaré en Chambre que les péages seraient plus élevés en 1977.

Je me contenterai à cet égard de dire qu'un gel des péages ou encore que le retrait des péages, qui pourrait être considéré comme un instrument de développement économique, créerait en réalité une situation inacceptable aux Canadiens. En effet, le Canada a investi la grande partie, près de 90 p. 100—13 des 15 écluses de la Voie maritime nous appartiennent—du coût des installations qui permettent d'aller de Montréal à la tête des Grands Lacs. Le Canada supporte par conséquent la grande partie de tout déficit et pourtant les deux pays retirent à peu près des bénéfices égaux de la voie en eau profonde. C'est dire que le Canada subventionne à la fois Canadiens et Américains en acquittant tout déficit d'exploitation. On ne peut donc s'étonner dans ces conditions de voir les U.S.A. s'opposer à toute augmentation des péages mais il ne serait pas logique pour nous de ne pas chercher à remédier à ces conditions.

Monsieur le Président, j'ai couvert beaucoup de terrain en quelques minutes. Il serait opportun que je mette un terme à ces remarques en offrant l'occasion à messieurs les membres du Comité de me poser les questions qui leur viennent à l'esprit. Merci.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Normandeau. As I mentioned earlier, if there is general agreement we will limit the first round to 10 minutes per person. The first questioner is Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Chairman. Could you give us some idea of the percentage of traffic that is Canadian and of that which is American on the Seaway? You draw quite a comparison between who has the most locks and who really has to pay for the Seaway. What I am trying to determine is who is making the most use of the Seaway. You say that it is a joint venture and both countries use it. Who is really using it the most?

**Mr. Normandeau:** It is a very difficult question to answer, Mr. Horner. We believe, as I have mentioned, that Canada and the United States do share more or less on an equal basis the benefits derived from the construction of the Seaway. But I say it is very difficult because the bare figures are not sufficient to explain. As you well know, most of the American grain using the Seaway is carried in Canadian bottoms. It is the same for most of the iron ore going up, and therefore there are even benefits that are very difficult to ascertain. On top of that you have the ocean vessels of other nations that come in on the Great Lakes and stop at the various ports, mostly American, I must say. We derive some benefit but also the United States. So, it has been generally accepted that the two countries are deriving roughly equal benefits, but I do not know for sure.

**Mr. Horner:** If you increased the tolls it would be logical, I suppose from your answer, that the increased tolls would affect each country equally, not the way you suggest—or maybe not. I do not know. The way you suggest it, 13 of the 15 locks are Canadian. Would not both countries pay equally if the tolls were increased?

**Mr. Normandeau:** Yes, they would, and we would get more of the tolls levied. As you know, right now we are sharing the Seaway tolls 73-27—73 for Canada, 27 for the United States. Therefore, if there were higher tolls, we would certainly get more money in proportion than the United States. In other words, roughly we would get three quarters, 75 per cent of it, and the United States would get 25 per cent.

**Mr. Horner:** The ships plying the Seaway, not the international or the ocean liners coming in but the ships plying the Seaway, as I understand it, there are three major Canadian lines using the Seaway. How many American lines are there if any?

• 1005

**Mr. Normandeau:** Not very many.

**Mr. Horner:** Do you see a growth in American shipping on the Seaway, a growth in American bottoms, if I may put it that way?

**Mr. Normandeau:** Yes, we can see some, due to the fact that the Great Lakes were declared the fourth seacoast by President Nixon a few years back. Because of the increased subsidies that are available to American shipping interests, we can see some construction.

[Interprétation]

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Norman-deau. Comme je l'ai dit plus tôt, si tout le monde en convient, nous limiterons le premier tour à 10 minutes par personne. La parole est d'abord à M. Horner.

**M. Horner:** Merci, monsieur le président. Pourriez-vous nous donner une idée des pourcentages des trafics canadien et américain sur la voie Maritime? Vous établissez une comparaison assez intéressante entre le propriétaire du plus grand nombre d'écluses et les personnes qui doivent verser le plus d'argent pour la Voie maritime. J'essaie d'établir qui utilise le plus la Voie maritime. Vous avez dit qu'il s'agit d'une exploitation conjointe et que les deux pays s'en servent. Qui s'en sert le plus?

**M. Normandeau:** Il est très difficile de répondre à cette question, monsieur Horner. Nous pensons, comme je l'ai mentionné, que le Canada et les États-Unis partagent plus ou moins également les avantages qui proviennent de la construction de la Voie maritime. Mais je pense qu'il est difficile de répondre à votre question parce que les chiffres seuls ne suffisent pas à expliquer la situation. Comme vous le savez parfaitement, la plus grande quantité de céréales américaines transportées par la Voie maritime est transportée sur des bateaux canadiens. La situation est la même pour la plus grande partie du minerai de fer qui remonte la Voie maritime et il y a donc des avantages égaux qu'il est très difficile d'établir. Outre cela, les navires au long cours des autres pays viennent naviguer sur les Grands lacs et s'arrêtent à divers ports, pour la plupart américains, précisons-le. Nous tirons donc certains avantages mais les États-Unis en tirent également. Il est donc généralement admis que les deux pays tirent à peu près des avantages égaux; cela reste toutefois difficile à établir avec précision.

**M. Horner:** Si vous augmentiez les droits de péage, il serait logique, du moins votre réponse me porte à le croire, que les droits augmentés touchent les deux pays également et non que cela se passe comme vous avez dit... Ou peut-être pas. Je l'ignore. Comme vous le dites, 13 des 15 écluses sont canadiennes. Les deux pays ne verseraient-ils pas des montants égaux si le péage était augmenté?

**M. Normandeau:** Oui, et nous obtiendrions une plus grande partie des droits perçus. Comme vous le savez, nous partageons les recettes des péages de la Voie maritime selon un rapport de 73 à 27: 73 pour le Canada, 27 pour les États-Unis. Donc, si le péage augmentait nous obtiendrions certainement plus d'argent, proportionnellement, que les États-Unis. Autrement dit, nous recevriions environ 75 p. 100, alors que les États-Unis obtiendraient 25 p. 100.

**M. Horner:** Au sujet des navires qui empruntent la Voie maritime, non les navires de ligne ou navires internationaux mais ceux qui naviguent constamment sur la Voie maritime, si je comprends bien, il existe 3 compagnies canadiennes qui se servent de la Voie maritime. Combien de compagnies américaines y a-t-il?

**M. Normandeau:** Pas beaucoup.

**M. Horner:** Entrevoyez-vous une croissance de la navigation américaine sur la Voie maritime, un accroissement du nombre de navires américains, si vous voulez?

**M. Normandeau:** Oui; cela est dû au fait que le président Nixon, il y a quelques années, a déclaré que les Grands Lacs constituaient la quatrième façade maritime des États-Unis. En raison de l'augmentation des subventions aux compagnies de navigation américaines, nous entrevoyons une recrudescence de la construction.



[Text]

As far as the Seaway is concerned, we have yet to see any difference. Some of the ships that have been built, mostly by the steel interests on the upper lakes, are larger than Seaway size and therefore are not used for that purpose.

**Mr. Horner:** A year ago the CP and Canadian National railroads decided not to pay the transfer costs on ships at Thunder Bay. Eventually an agreement was worked out, and it was continued for a year. But I was told at that time that if those transfer costs were not paid by the railroads, Canadian steamship lines would go out of business; they were in that narrow a competitive position with the movement of goods by rail. I found that very surprising. I have always believed the cheapest way to move tonnage was by water and I felt that there should be a greater difference; water should be considerably cheaper than rail, not just by that narrow amount of transfer costs at Thunder Bay.

Today, as I understand it, pilotage costs on the Great Lakes have gone up. All costs of shipping really are going up. I note in your statement that there is less general movement on the Seaway. Do you see this competition from direct rail movement taking more and more of the general traffic?

**Mr. Normandeau:** Yes, sir, and these are my personal feelings.

I can see the day when the Seaway will revert to an inland waterway. Manufactured goods, which are usually the goods that are included in the general category, have a higher value and therefore benefit from faster transit. With the faster services offered by the container ships and the containers today, yes. We hope to see more general merchandise this year than last year, but last year, as I said, we lost a great deal and that was the fifth consecutive loss. We reached a top in 1971 and ever since the general merchandise has gone down. This year we are looking forward to an increased tonnage, merely because there are more ocean ships scheduled to come through. But, personally, I see the Seaway as returning to being an inland waterway, and specializing in handling these vast bulk quantities of grains, iron ore, coal.

**Mr. Horner:** Basically, that is it. Well, that disappoints me very much.

**Mr. Normandeau:** It does us, too.

**Mr. Horner:** I would like to see it remain in the business of general traffic to a large extent, because I think there is something wrong with the way in which we are managing our assets if we allow rail to move as efficiently, or highways. I do not have to tell you or anyone else in this room that highways, in the Province of Ontario, particularly, are moving far too much tonnage by truck, which is the most expensive way. With that great waterway we should be moving most of that, or a great deal more of it, by water. How could we, in your opinion? An increase in toll would only drive more of that general traffic off the water.

[Interpretation]

En ce qui concerne la Voie maritime, nous n'avons enregistré aucune différence jusqu'à présent. Certains des navires qui ont surtout été construits par les aciéries des lacs supérieurs sont trop grands pour naviguer dans la Voie maritime et ne peuvent donc pas servir à cette fin.

**M. Horner:** Il y a un an, le CP et le Canadien National ont décidé de ne pas payer les coûts de transfert aux navires à Thunder Bay. On a fini par parvenir à un accord qui s'est maintenu pendant un an. Mais j'ai appris à l'époque que si ces coûts de transfert n'étaient pas payés par les compagnies ferroviaires, les compagnies maritimes canadiennes devraient déclarer faillite; voilà à quel point la concurrence était forte avec le transport ferroviaire. J'avais trouvé cela très surprenant. J'ai toujours pensé que le bateau constituait le moyen le moins onéreux d'expédier des marchandises et que la différence entre ces deux modes de transport devait être plus marquée; le transport maritime devrait coûter considérablement moins que le transport ferroviaire, et la différence ne devrait pas être aussi mince que le montant des coûts de transfert à Thunder Bay.

Actuellement, si je comprends bien, les coûts de pilotage sur les Grands Lacs ont augmenté. En réalité, tous les coûts de navigation ont augmenté. Je note dans votre déclaration que la navigation générale diminue sur la Voie maritime. Pensez-vous que ce soit la concurrence du transport ferroviaire qui absorbe de plus en plus une grosse part du trafic?

**M. Normandeau:** Oui, monsieur et c'est là une opinion personnelle.

J'entrevois le jour où la Voie maritime redeviendra un cours d'eau qui sillonne le territoire. Les produits manufacturés, qui sont actuellement les produits compris dans la catégorie générale, ont une valeur plus élevée et tirent donc avantage de la rapidité du transport. En raison de l'intensification de la rapidité des services offerts par les navires à conteneurs, nous espérons transporter plus de marchandises générales cette année que l'an dernier; mais, comme je l'ai dit, l'an dernier nous avons subi de grosses pertes et ce pour la cinquième année consécutive. Nous avons atteint un sommet en 1971 et depuis lors les quantités de marchandises générales ont diminué. Cette année, nous espérons enregistrer une augmentation des quantités, simplement parce qu'il y a plus de navires au long cours dont l'arrivée est prévue. Quant à moi, je pense que la Voie maritime redeviendra un cours d'eau à l'intérieur des terres et qu'elle se spécialisera dans le transport en vrac des céréales, du minerai de fer et du charbon.

**M. Horner:** C'est tout. Eh bien, cela me déçoit beaucoup.

**M. Normandeau:** Cela me déçoit également.

**M. Horner:** J'aimerais que la Voie maritime continue de desservir le trafic général dans une grande mesure, parce que je pense qu'il y a vice de gestion des capitaux si l'on permet au trafic routier ou ferroviaire de se déplacer si efficacement. Je n'ai pas besoin de vous dire ou de dire à qui que ce soit dans cette pièce que, dans la province de l'Ontario, notamment, on transporte beaucoup trop de marchandise par camionnage, ce qui constitue la méthode la plus coûteuse. Avec l'admirable cours d'eau dont nous disposons, nous devrions pouvoir transporter la plus grosse partie de ces marchandises ou, en tout cas, une quantité bien plus élevée. Comment pourrions-nous le faire, d'après vous? Une augmentation du péage ne ferait qu'éloigner une plus grande partie de ce trafic du cours d'eau.

[Texte]

**Mr. Normandeau:** It might because, as you say, every cent added means one cent more to the cost, but tolls, as they are right now, are an insignificant part of the total transportation cost or an insignificant part of the value of this merchandise. So it does not affect. However, you are quite right nevertheless, any increase adds one more cent and diminishes the gap.

Of course I believe . . .

• 1010

**Mr. Horner:** Would it be fair to say that today on the waterway there is an advantage of about 42 cents a ton, only 42 cents a ton over rail?

Would that be an approximate figure that is somewhere in the ballpark or . . .

**Mr. Normandeau:** That is the figure I have heard, but I have yet to believe. May I indicate to you that our Canadian shipping companies, such as CSL, Upper Lakes and the others, are companies that are operating profitably a good service in competition with another mode which is not operating profitably, and we might have the difference. The rates that are charged by CSL are rates that are negotiated and are figured to produce a profit to the company. Some of the competitive rates have not been figured that way.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Put me down again, will you?

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

I Wonder whether I could just stay with the debt situation for a minute or two and the ability, the capacity in a realistic way for the Seaway to even continue to cover its operating expenses and some of the capital positions you are getting into. You mentioned the concept of the shunter and I assume that is just a way of speeding up the ships for passage through the lock itself. You also have under very active consideration the extension of the Seaway season.

**Mr. Normandeau:** That is right.

**Mr. Forrestall:** The first phase, I understand, is to firm up the dates now so that agents might fix accurate dates and dates that they believe they can meet in respect of movements, and on through the third phase, I think ending in 1997 or some time, with a full firm 30 days added to the Seaway at a cost of some \$17 or \$18 million, as nearly as we can figure projections and inflationary pressures. So, if you use, say, \$20 million for that, you will have a \$85 million debt. Where are you going to get the money?

**Mr. Normandeau:** That is a good question.

**Mr. Forrestall:** It requires an answer, that is my point.

**Mr. Normandeau:** Yes, in the recommendations we have made to Mr. Lang we take into consideration these expenses that we may have, but one thing we must keep in mind is that already in our projections for the next few years we have improvements to the Seaway that were scheduled to be undertaken and these involved fairly large sums of money, too. There would be a transfer of the funds at that time.

[Interprétation]

**M. Normandeau:** Peut-être bien, parce que, comme vous le dites, chaque cent d'augmentation vient s'ajouter au coût; toutefois, les péages, à leur taux actuel, constituent une partie insignifiante de coût total de transport ou une partie insignifiante de la valeur de la marchandise. Ces taux n'affectent donc pas vraiment le coût. Toutefois, vous avez bien raison de dire que toute augmentation permettrait de diminuer l'écart.

Je pense, bien sûr . . .

**M. Horner:** Serait-il juste de dire qu'actuellement, sur la voie maritime, il y aurait un avantage de 42c. par tonne, 42c. seulement, par rapport au transport ferroviaire?

Est-ce un chiffre approximatif acceptable ou . . .

**M. Normandeau:** C'est le chiffre que j'ai déjà entendu mentionner, mais je ne crois pas que cela soit encore vrai. Permettez-moi de vous signaler que les compagnies de navigation canadiennes telles que SCL, Upper Lakes et les autres sont des compagnies qui exploitent dans un but lucratif un mode de transport qui fait concurrence à un autre mode de transport exploité sans profit; c'est peut-être à cela que tient la différence. Les tarifs exigés par la CSL sont des trafics négociés et sont conçus en vue de fournir un profit à la société. Certains des tarifs concurrentiels n'ont pas été calculés de cette manière.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Horner.

**M. Horner:** Voulez-vous m'inscrire de nouveau pour le prochain tour?

**Le vice-président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais m'en tenir à cette question de la dette pour quelques instants; j'aimerais savoir s'il est réaliste pour la voie maritime de continuer de couvrir ses dépenses d'exploitation et certains de ses investissements de capital. Vous avez mentionné l'utilisation de remorqueurs spéciaux et je suppose que c'est une manière de permettre aux navires de traverser les écluses plus rapidement. Vous étudiez également de manière approfondie la possibilité de prolonger la saison d'ouverture de la voie maritime.

**M. Normandeau:** C'est exact.

**M. Forrestall:** Si je comprends bien, la première étape consisterait à établir les dates de manière fixe maintenant afin que les agents puissent fournir des dates qu'ils pourront respecter; je pense que la troisième étape se terminerait en 1977 ou environ, la saison ayant été prolongée de 30 jours au coût d'environ 17 ou 18 dollars; évidemment, ces prévisions tâchent de tenir compte des pressions inflationnistes. Donc, si vous utilisez, par exemple, 20 millions de dollars pour cela, vous aurez une dette de 85 millions de dollars. Où allez-vous obtenir l'argent?

**M. Normandeau:** Excellente question.

**M. Forrestall:** Oui, mais il faut répondre.

**M. Normandeau:** Oui, nous avons présenté des recommandations à M. Lang, où nous tenons compte des dépenses que nous pourrions avoir à engager; toutefois, nous devons nous rappeler que nos projections pour les quelques années à venir comprennent des améliorations à la voie maritime qui étaient prévues et qui portaient également sur de grands montants. Il y aurait un transfert des fonds à ce moment-là.



[Text]

**Mr. Forrestall:** My point is, what assurances do the East Coast ports have, for example, the lower river port, ports below the system, Montreal, Trois-Rivières, Quebec, Saint John and Halifax? What assurances do we have, because \$1 billion debt is a Canadian debt? I do not think it should be written off, it should stand there as a monumental reminder of blundering stupidity. What assurances do we on the salt water have that next year you are not going to get yourselves locked into a structure of tolls that will retire your capital debt, your projected capital expenditures, let alone your operational costs? What assurances do we have that we on the East Coast will not suffer from this? What assurances do we have that an extended season of 30 days will not divert 20 per cent of our bulk tonnage going through the ports of Halifax and Saint John? Have these matters been looked at, the spin-off consequences been studied? Will it result, for example, in deferral of capital improvement to our facilities? Have we gone into some of these questions?

• 1015

**Mr. Normandeau:** Yes, we have, and we do not believe, first of all, an extension, say of 30 days, will make any difference to the ports of the St. Lawrence, except to ensure one or two more trips for our lakere. It is mostly our iron ore and grain trade that will benefit from it which, as you know, does not affect the ports of the East Coast and, very little, the St. Lawrence River ports.

In so far as the capital investments are required, you see, if by 1990 the Seaway is congested we shall have to find ways and means of hauling away our grain, or the larger tonnages of grain, and that will mean trains and very heavy investments.

It so happens that our facilities, even the old Welland Canal, which goes back to the twenties and some of it to before the First World War, are in such condition that it would be sacrilege not to use them to their fullest capacity, and this is what we are trying to find out. We know that the capacity now is somewhere around 90 million tons per year of mixed traffic, but if we were able, through a device such as a shunter, to push that to 100 million or 110 million tons, we would save this country a great deal of money, one way or the other, either by not building another canal or by not building new railway lines.

**Mr. Forrestall:** Of course, as I said earlier, when you paused for a breath, and you said you had suggestions, that suggests that the world should use the salt water ports and wants more efficient rail movement. However, we will not debate that. The point, I suppose, is that you are approaching it.

However, we still have no assurances on the East Coast. Let us face it, before we are finished with just these two programs alone, improved shunter service and firming up dates, we will be looking at \$90 million . . .

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Quelles sont les garanties des ports de la côte est? Je pense, par exemple, au port du Bas du Fleuve, Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saint John et Halifax. Quelles sont les garanties dont nous disposons? Je vous rappelle que le Canada doit un milliard de dollars. Je ne pense pas qu'on puisse le négliger; il faudrait ériger cette dette en monument pour nous rappeler notre aberrante stupidité. Quelles garanties ont les habitants des villes maritimes que, l'an prochain, vous n'allez vous trouver aux prises avec des tarifs de péages qui vous forceront à augmenter votre dette de capital, vos dépenses de capital, sans compter vos coûts d'exploitation? Quelles garanties avons-nous que la côte est ne subira pas les répercussions de ce problème? Quelles garanties avons-nous que la prolongation de la saison d'une période de 30 jours ne nous fera pas perdre 20 p. 100 du volume des marchandises en vrac qui passent par les ports de Halifax et de Saint Jean? A-t-on étudié ces questions? A-t-on tenu compte des conséquences? En résultera-t-il, par exemple, un retard dans l'amélioration de nos installations? A-t-on étudié certaines de ces questions.

**M. Normandeau:** Oui, nous les avons étudiées et nous ne pensons pas, d'abord, qu'une prolongation disons de 30 jours constituera une différence quelconque pour les ports du Saint-Laurent, sinon qu'elle permettra un ou deux voyages de plus pour les navigateurs des lacs. C'est surtout le commerce du minerai de fer et des céréales qui sera avantagé; or, comme vous le savez, ce commerce ne touche pas les ports de la côte est et ne touchent que très peu les ports du Saint-Laurent.

En ce qui concerne les investissements nécessaires, si d'ici 1990 la Voie maritime est congestionnée, nous devrons trouver des moyens de transporter nos céréales, ou la quantité supplémentaire de céréales et cela signifiera qu'il faudra avoir recours aux trains et à des sommes considérables.

Il se trouve que nos installations, même celles du vieux canal Welland, qui date des années 20 et dont certaines parties datent même d'avant la Première guerre mondiale, sont dans un état tel qu'il serait bien malheureux de ne pas s'en servir à plein rendement. C'est justement ce que nous essayons d'étudier. Nous savons que le tonnage actuel se chiffre à environ 90 millions de tonnes de marchandises diverses par année, mais, si nous en étions capables, par l'utilisation d'une de ces remorques spéciales, nous pourrions atteindre 100 ou 110 millions de tonnes, ce qui nous permettrait d'épargner à ce pays beaucoup de dépenses, soit parce qu'il ne faudra pas construire un autre canal, soit parce qu'il ne faudra pas construire de nouvelles lignes ferroviaires.

**M. Forrestall:** Bien sûr, comme je l'ai dit tantôt, lorsque vous vous êtes arrêté pour quelques instants, et que vous avez dit que vous aviez des suggestions, cela voulait dire que le trafic international devrait se servir des ports et avoir recours à un transport ferroviaire plus efficace. Toutefois, nous ne discuterons pas de cela. L'essentiel, je suppose, c'est que vous étudiez la question.

Toutefois, nous n'avons toujours aucune garantie sur la côte est. Il faut s'en rendre compte, avant que ces deux seuls programmes, d'abord l'amélioration du service de remorquage et l'établissement des dates, soient terminés, nous en serons à 90 millions de dollars . . .

[Texte]

**Mr. Normandeau:** It could be.

**Mr. Forrestall:** ... \$80 million or \$90 million.

**Mr. Normandeau:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Do you have any reason to believe there will be a comparable dollar protection, I will put it to you that way? We have only so many dollars we can spend in these areas. Or do you have as a premise that what has to be done should be done if it makes sense? How do we protect the total port concept, for example, of Halifax? What do we say to the people in Halifax because the Seaway does compete with container service?

**Mr. Normandeau:** Very little, because as I indicated, we lost 800,000 tons of manufactured goods in container service in the last year and that was the fifth diminution, the fifth reduction ...

**Mr. Forrestall:** Yes, but all of those 800,000 tons did not show up on the wharves in Halifax and Saint John.

**Mr. Normandeau:** But I would dare say quite a few of them, and some in Saint John.

**Mr. Forrestall:** Yes, but I would suggest to you that perhaps of even greater significance was the decline in world trade.

**Mr. Normandeau:** Yes, there was, no doubt about it, but ...

**Mr. Forrestall:** Because either you are right in what you say and the Minister is wrong and the government is wrong or ...

**Mr. Normandeau:** No, no.

**Mr. Forrestall:** A combination of both.

**Mr. Normandeau:** I am wrong, then.

**An hon. Member:** More likely Mike might be wrong.

**Mr. Goodale:** There is a logical conclusion.

• 1020

**Mr. Forrestall:** I asked for that one. I do not like to trespass on the areas of my colleagues from Montreal too much, but I am very concerned, as we go about the establishment of the new port policy and the dismantling, if you will, in an orderly way of the now-existing National Harbours Board because we will have to do something with capital assets. You just cannot dismantle the structure and leave them hanging.

What is the Seaway's attitude, for example, on the bridges, the Jacques Cartier, the Champlain and the Victoria? What is the attitude of the Authority in receiving these fairly substantial assets? Would the capital be applied, for example, to debt or would it simply be held? What would you do with revenues? Will they just go into your general revenues? My point being, of course, that the transfer of massive assets could artificially affect the decisions you have to make and might, as a consequence of that, have a direct impact on services and the competitive positions of the saltwater ports.

[Interprétation]

**M. Normandeau:** Peut-être bien.

**M. Forrestall:** ... 80 ou 90 millions de dollars.

**M. Normandeau:** Oui.

**M. Forrestall:** Avez-vous une raison quelconque de croire qu'il y aurait une garantie monétaire comparable? Voilà une autre manière d'envisager les choses. Nous ne disposons que d'une certaine somme que nous pouvons dépenser dans ces régions. A moins que vous ne partiez du principe que ce qu'il faut effectuer doit être effectué si cela tombe sous le coup du bon sens? Comment, par exemple, protégerons-nous le concept global du port de Halifax? Que devrons-nous dire aux habitants d'Halifax puisqu'il y a concurrence avec la Voie maritime en ce qui concerne le service de conteneurs?

**M. Normandeau:** Très peu, parce que, comme je l'ai indiqué, nous avons perdu 800,000 tonnes de produits manufacturés dans le domaine des conteneurs l'an dernier, et ce pour la cinquième année consécutive.

**M. Forrestall:** Oui, mais ces 800,000 tonnes n'ont pas nécessairement été déposés sur les quais d'Halifax et de Saint-Jean.

**M. Normandeau:** J'oserais affirmer qu'une bonne partie y était, et même certaines quantités à Saint-Jean.

**M. Forrestall:** Oui, mais j'aimerais vous signaler, chose plus importante encore, qu'il y a eu une diminution du commerce international.

**M. Normandeau:** Oui; aucun doute à ce sujet, mais ...

**M. Forrestall:** De deux choses l'une: soit, vous avez raison et le ministre ainsi que le gouvernement ont tort, soit ...

**M. Normandeau:** Non, non.

**M. Forrestall:** Il y a des deux.

**M. Normandeau:** Dans ce cas, j'ai tort.

**Une voix:** C'est probablement Mike qui a tort.

**M. Goodale:** Voilà une conclusion logique.

**M. Forrestall:** Évidemment, je m'attire les quolibets. Je n'aime pas beaucoup empiéter sur le domaine de mes collègues de Montréal, mais j'ai beaucoup d'inquiétudes, à mesure que nous progressons dans l'établissement de la nouvelle politique portuaire et le démantèlement ordonné, si vous voulez, du Conseil des ports nationaux; en effet, il va falloir résoudre le problème de l'actif. On ne peut démanteler toute une structure et la laisser en plan.

Quelle est l'attitude de la voie maritime face aux ponts Jacques-Cartier, Champlain et Victoria? Que pense l'administration de ces biens de valeur? Par exemple, le capital pourrait-il servir à financer la dette ou sera-t-il simplement détenu? Qu'allez-vous faire des revenus? En fait, le transfert de biens de grande valeur pourrait influencer sur les décisions que vous devrez prendre et, par conséquent, sur les services et la concurrence des ports de mer.



[Text]

**Mr. Normandeau:** You are very right sir, and I realized that from the very moment I came to the Seaway. Ever since then we have been divesting ourselves of all of these facilities that have nothing to do with the Seaway service proper. Of course, we own half of the Mercier bridge in Montreal. If we inherit the Jacques Cartier and the Champlain bridges from National Harbours we will also have a sewer collector on the South Shore. We also have a tunnel at Beauharnois for the provincial highway.

We have asked the Cabinet to let us negotiate with Quebec to return these facilities to them which are decidedly provincial facilities and we should not have them.

**Mr. Forrestall:** Do you envision these as a gift or would this be a negotiated sale.

**Mr. Normandeau:** I think it will have to be a negotiated sale. There is, as you know, a number of questions pending in the Montreal area on lands and bridges, some of which we owe to the province and others which the province owes to the federal government.

**Mr. Forrestall:** Do you place the value on those structures?

**Mr. Normandeau:** No, sir.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Forrestall. I am in a bit of a dilemma. The first two speakers took 10 minutes as we agreed upon, and I would suggest that the two next speakers who are from the government side have an equal amount of time and those after that perhaps limit themselves to three or five minutes. Otherwise, we will not get done and we do have some motions to pass towards 11 o'clock. Is there agreement that the next two questioners have 10 minutes and the others be limited to three or five minutes? Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to reduce mine in half to give more speaking time to our members. Mr. Chairman, I think we should take specific note of the Chairman's statements on the very efficient manner in which the St. Lawrence Seaway has operated in the past couple of years. I do not think it should go unnoticed when you look at his statement on page 3 showing an increase of only 12.8 per cent for operation, maintenance and administration expenses since 1974, and also further on down with the reduction in employees. I do not know of another government department or Crown corporation that has these sort of figures. I think the Chairman and his colleagues should be complimented by this Committee on obtaining such a track record.

**Mr. Chairman,** last year there was some discussion on the extension of the navigation season with the Department of Transport for tugs, icebreakers. Has there been any further results from those meetings with the Department of Transport and the investigation that took place?

**Mr. Normandeau:** Yes; yes there are. You are no doubt aware of the successful tests that were carried out in Thunder Bay this winter with the *Alexander Henry* and the air cushion platform tied to the bow of that ship. We have taken delivery of an ice-reinforced tug last fall, the *La Prairie* and we intend to carry out tests of the same nature with the hope of keeping our confined waters like the South Shore Canal open this way without the help of any icebreaker. The other part of the problem that attracts our attention is, once you have broken the ice, what do you do in confined waters? What do you do with ice, because the

[Interpretation]

**M. Normandeau:** Vous avez tout à fait raison et je m'en suis rendu compte dès ma nomination. Depuis lors, nous nous sommes départis de toutes les installations qui n'avaient aucun lien direct avec la voie maritime. Bien entendu, nous possédons la moitié du pont Mercier de Montréal. Si le Conseil des ports nationaux nous cède les ponts Jacques-Cartier et Champlain, nous serons alors propriétaires d'un collecteur d'égouts sur la rive sud. Nous avons aussi un tunnel à Beauharnois relié à l'autoroute provinciale.

Nous avons demandé au Conseil des ministres de nous laisser négocier avec le Québec la remise des installations qui relèvent nettement du gouvernement provincial.

**M. Forrestall:** Est-ce que ce serait un cadeau ou une vente négociée?

**M. Normandeau:** Il s'agirait d'une vente négociée. Comme vous le savez, il nous faut régler le cas de plusieurs terrains et dans la région de Montréal car certains devraient être la propriété du gouvernement fédéral, alors qu'ils appartiennent à la province et vice versa.

**M. Forrestall:** Connaissez-vous la valeur de ces constructions?

**M. Normandeau:** Non.

**Le vice-président:** Merci beaucoup monsieur Forrestall. J'ai un petit problème. Les deux premiers membres ont eu chacun 10 minutes comme convenu mais il serait peut-être bon que les deux prochains, tous deux du côté du gouvernement, aient autant de temps et que les autres ensuite se limitent à 3 ou 5 minutes. Sinon, nous n'arriverons pas à terminer et adopter certaines motions avant 11h.00. Êtes-vous donc d'accord pour que les deux prochains membres aient 10 minutes et que les autres n'en aient pas plus de 5? Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci monsieur le président. J'essaierai de ne prendre que 5 minutes pour laisser plus de temps aux autres. Il serait bon de souligner l'efficacité de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent ces dernières années. A la page 3 du mémoire, on mentionne une augmentation de seulement 12.8 p. 100 des dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'administration depuis 1974, ainsi qu'une réduction du nombre des employés. Aucun autre ministère ni aucune autre société de la Couronne n'a pu avancer de tels chiffres. Il nous faut féliciter le président et ses collègues pour leur véritable performance.

L'an dernier, on a discuté de la prolongation de la saison de navigation avec le ministère des Transports pour les remorqueurs et brise-glaces. Leurs rencontres qui ont eu lieu avec le ministère des Transports et l'enquête qui a été menée ont-elles donné des résultats?

**M. Normandeau:** Oui. Vous êtes sans doute au courant du succès des expériences menées cet hiver à Thunder Bay avec le *Alexander Henry* qui avait une plate-forme sur coussin d'air attachée à sa proue. L'automne dernier, nous avons acheté un remorqueur brise-glaces, le *La Prairie*, et nous entendons mener des tests semblables dans l'espoir de garder ouverts, sans l'aide de brise-glaces, nos canaux comme celui de la rive sud. L'autre aspect du problème qui nous occupe c'est qu'une fois la glace brisée, que fait-on lorsqu'il s'agit d'un canal, puisque la glace ne fond pas une fois brisée? En eau froide, la glace reforme de véritables

[Texte]

ice does not melt when it is broken in cold water? More ice forms and in no time at all you have walls from the bottom to the level of the water. So we have to address ourselves to that and this is what we intend to do in the next two or three seasons.

• 1025

Within the Seaway we have enough experience now to know that we can operate our locks the year round. That does not mean that we would operate the year round. After all, there are periods during which we would want to carry out maintenance. But we know that we could operate locks 12 months a year under really bad conditions because of the expertise that has been gained over the last five, six or seven years, ever since we opened the Seaway.

So our problem now is to see what can be done on confined waters. What must be done at Beauharnois? At Beauharnois we share the water with Hydro Quebec, and of course Hydro Quebec is very reluctant to see us disturb the ice cover in wintertime, because that might lead to reduced production and, of course, damage to their machinery. So we have to do that.

But the Americans are indicating the way through their experiments on the upper lakes. We know that we could have floating booms that would prevent the ice cover from breaking after each passage of a ship. That again will have to be tested during the next three, four or five years. But we are years away from a much longer navigation season.

**Mr. Lurnley:** But is it more of a reality today than it was four or five years ago.

**Mr. Normandeau:** Very much so, and the marine administration decided just a few days ago to put one of our experienced men on the Seaway, Allan Luce, full time on this job of the extension of the navigation season on the Great Lakes and St. Lawrence River system.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Normandeau whether the shipping industry is still aggressive in terms of demanding a longer navigation season.

**Mr. Normandeau:** Yes, I think it is gratifying to find out, although it is very recent, that the companies now are much more determined to lengthen the season. For years, I suppose they were labouring under the old tradition that you haul away your ships during the winter, but now one or two more trips a year to them appears very significant. It is only in the last year or so that we have seen the big companies, such as CSL, Upper Lakes, really going into the mechanics, because they have to discuss, they have to negotiate with the union of their own employees, there are safety measures to be taken. So, yes, they are.

**Mr. Lurnley:** It would certainly make for a much greater use of the capital that is invested, particularly in the sizeable amounts that the industry has.

**Mr. Normandeau:** A big laker costs about \$30 million now.

**Mr. Lumley:** Mr. Chairman, with so much discussion of a possible raise or increase in the tolls, I wonder whether Mr. Normandeau could outline the percentage transportation cost for, for example, a bushel of grain, going back to, say, 1958, when the Seaway was opened, as opposed to what it is today.

[Interprétation]

murs qui vont du fond jusqu'à la surface. C'est ce que nous avons l'intention de régler d'ici deux ou trois ans.

Maintenant, nos employés connaissent suffisamment leur affaire pour faire fonctionner les écluses à longueur d'année. Mais cela ne veut pas dire que la voie peut être utilisée tout ce temps. Après tout, il nous faut du temps pour l'entretien. Mais nous savons que dans les pires circonstances nous pourrions faire fonctionner les écluses douze mois par année, grâce à l'expérience accumulée depuis l'ouverture de la voie il y a six ou sept ans.

Il nous reste à régler le problème des canaux. Et que va-t-on faire à Beauharnois puisque nous y partageons les eaux avec l'Hydro-Québec qui n'aime pas tellement nous voir jouer avec la croûte de glace en hiver, car cela pourrait diminuer le débit et donc endommager son équipement.

Mais les Américains et leurs expériences dans les lacs du Nord nous montrent le chemin. Nous pourrions utiliser des estacades flottantes pour empêcher la rupture de la couverture de glace après le passage de chaque navire. Il nous faudra éprouver cette méthode au cours des 4 ou 5 prochaines années. De toute façon, nous sommes encore loin d'une saison de navigation prolongée.

**M. Lumley:** Mais c'est quand même plus proche d'être une réalité qu'il y a 4 ou 5 ans.

**M. Normandeau:** Nul doute et il y a à peine quelques jours, l'administration maritime a décidé d'assigner à temps plein l'un de ses employés les plus expérimentés, Allan Luce, au projet de prolongation de la saison de navigation sur les Grands Lacs et le Fleuve Saint-Laurent.

**M. Lumley:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Normandeau si l'industrie maritime demande toujours avec autant de vigueur la prolongation de la saison.

**M. Normandeau:** Oui, c'est tout à fait récent, mais les compagnies sont en effet maintenant beaucoup plus décidées à voir la saison prolongée. Pendant des années, peut-être à cause de leur fonctionnement à l'ancienne mode, elles mettaient leurs navires en cale sèche en hiver mais elles semblent maintenant trouver très intéressant un ou deux voyages de plus par année. Les grosses compagnies comme la CSL et la Upper Lakes, n'ont commencé que l'an dernier à discuter de détails qu'impliquent une telle prolongation, comme les négociations avec les syndicats, les mesures de sécurité à prendre, etc.

**M. Lumley:** Le capital investi serait utilisé à beaucoup plus vaste échelle. Et comme il est considérable...

**M. Normandeau:** Un navire des Grands Lacs coûte maintenant environ \$30 millions.

**M. Lumley:** On parle beaucoup d'une augmentation probable des taux de péage. A ce sujet, M. Normandeau pourrait-il nous dire quels étaient les frais de transport d'un boisseau de grain en 1958 et quels ils sont de nos jours?



[Text]

**Mr. Normandeau:** Yes, I suppose I could. If you recall, last year I mentioned a figure of 1.3 cents as being the toll that a bushel of wheat is paying to come down through the Seaway system. Of course, we are still charging the same 1.3 cents. Meanwhile, it is only in 1975 that a farmer from the West has seen his total transportation costs for freight-ing from Thunder Bay to the St. Lawrence River ports for a bushel of wheat reach the level he was paying in 1958, which means that ever since the Seaway opened he has been paying much less.

I will add that until 1970-71 the farmer was paying 8 cents for his transportation costs, or thereabouts, per bushel; last year he was paying 15.25 cents which is more than double because the 8 cents of 1970-71 included our 1.3 cents in tolls, and the figure of 15.25 cents in 1975 did not include the 1.3 cents. The farmer is now paying twice as much as he was paying five or six years ago, but only as much as he was paying in 1958. I do not know what he is going to pay this year.

**Mr. Lumley:** Would this be the same situation for iron ore, for example?

• 1030

**Mr. Normandeau:** Yes, basically it is the same for iron ore. It is the same for coal that comes down the Welland.

**Mr. Lumley:** I think it is important, Mr. Chairman, to be realistic when you are talking about an increase in tolls, if you are saying that the cost to ship agricultural products or coal or iron ore has not changed significantly. So often today we say that the transportation costs are increasing the cost of certain products. With the Seaway, this apparently is not the case. I think this is important to note.

**Mr. Normandeau:** Finally, Mr. Lumley, I may add some figures that I have here on iron ore, for instance, in 1965 the toll represented 9.5 per cent of the transportation costs; today they represent only 5.3 per cent; this is almost half.

**Mr. Lumley:** One short question, Mr. Chairman. What percentage, Mr. Normandeau, of the total tonnage in the Seaway is agricultural products and what percentage is iron ore?

**Mr. Normandeau:** The bulk trade on the Welland is almost 95 per cent of the total, and out of this bulk trade, the agricultural products are somewhere around 37 or 40 per cent.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to deal with the second last point that Mr. Lumley was raising, just to be very clear about the cost figures you were referring to with grain. I take it that at one point the total transportation cost for a bushel of grain was 7 cents, out of which 1.3 cents was a Seaway toll, and that last year that had changed to a total of 15 cents a bushel with 1.3 cents being the Seaway toll, that is, the Seaway toll had not changed though other transportation costs had about doubled. Over what period of time? Was that 1958?

[Interpretation]

**M. Normandeau:** Si vous vous souvenez bien, l'an dernier, j'avais dit que le taux de péage pour un boisseau de blé empruntant la Voie maritime était de 1.3c. C'est encore le même taux. En outre, ce n'est que depuis l'an dernier qu'un agriculteur de l'Ouest paie pour le transport d'un boisseau de blé de Thunder Bay aux ports du Fleuve Saint-Laurent à peu près le même montant qu'en 1958. Autrement dit, depuis l'ouverture de la Voie maritime, ses frais diminuaient.

J'ajouterais que jusqu'en 1970-1971, l'agriculteur payait 8c. le boisseau pour ses frais de transport. L'année dernière il payait 15.25c., ce qui est plus que le double car les 8c. d'alors comprenaient les droits de 1.3c. L'agriculteur paie maintenant le double de ce qu'il payait il y a cinq ou six ans pour le transport, mais pas plus qu'en 1958 en péages! Je ne sais pas ce qu'il va payer cette année.

**M. Lumley:** En va-t-il de même pour le minerai de fer par exemple?

**M. Normandeau:** Oui, fondamentalement, il en va de même pour le minerai de fer. C'est aussi la même chose pour le charbon qui descend le canal Welland.

**M. Lumley:** Il faut être réaliste lorsqu'on parle d'une augmentation des tarifs, car vous dites que les frais pour expédier les produits agricoles, le charbon ou le minerai de fer n'ont pas beaucoup changé. Cependant on dit souvent de nos jours que les frais de transport augmentent le prix de certains produits. Il semble que ce ne soit pas le cas grâce à la Voie Maritime. Je crois qu'il faut le noter.

**M. Normandeau:** Finalement, je pourrais mentionner d'autres chiffres au sujet du minerai de fer; par exemple, en 1965, le péage représentait 9.5 p. 100 des frais de transport; aujourd'hui il représente seulement 5.3 p. 100, presque la moitié.

**M. Lumley:** Une courte question, monsieur le président. Dans quel pourcentage transporte-t-on des produits agricoles et du minerai de fer sur la Voie maritime?

**M. Normandeau:** Le transport en vrac sur le canal Welland constitue environ 95 p. 100 du trafic et de ce 95 p. 100, les produits agricoles comptent pour environ 37 à 40 p. 100.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** J'aimerais parler de l'avant-dernier point qu'a soulevé M. Lumley pour préciser les chiffres se rapportant aux grains. Si j'ai bien compris, à un moment donné les frais de transport s'élevaient à 7c. le boisseau, dont 1.3c. comme droit de passage sur la Voie Maritime. L'année dernière, les frais s'élevaient à 15c. le boisseau, y compris 1.3c. de droit de passage, c'est-à-dire que ce droit n'avait pas changé alors que les frais de transport avaient doublé. Sur quelle période? Depuis 1958?

[Texte]

**Mr. Normandeau:** It was 1970-71, sir.

**Mr. Goodale:** The 7 cents was in ...

**Mr. Normandeau:** It was 8 cents ...

**Mr. Goodale:** It was 8 cents, I am sorry.

**Mr. Normandeau:** ... and it varied. It was a little bit over 8 cents, it was 8.9 cents in 1970-71, which included 1.3 cents for our tolls. The 15.25 cents last year did not include ...

**Mr. Goodale:** Last year being 1974-75?

**Mr. Normandeau:** Yes, sir.

**Mr. Goodale:** That is right. You are saying that the figure reached in 1975 was in fact comparable to the total transportation cost prior to the development of the Seaway.

**Mr. Normandeau:** Almost on the nose, sir. It was 16 cents in 1958.

**Mr. Goodale:** I see. Fine, thank you, I just wanted to clarify those figures in my own mind.

**Mr. McIsaac:** Before you go on, may I interrupt on a point of order for clarification?

**The Vice-Chairman:** Mr. McIsaac, on a point of order.

**Mr. McIsaac:** What space are you covering when you say that the costs were 8 cents or 8.9 cents and 16 cents today? Are you talking from Thunder Bay to ...

**Mr. Normandeau:** Thunder Bay to the St. Lawrence River ports, for bulk cargo.

**Mr. McIsaac:** I see, all right. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. McIsaac, it was not really a point of order, but I am sure the Committee ...

**Mr. McIsaac:** Clarification.

**The Vice-Chairman:** Clarification.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, could I ask Mr. Normandeau again, just basically for clarification about the statement on the bottom half of page 3 where you are discussing the specific sums that are being requested from Parliament in the estimates that we are considering. I take it from the last two or three paragraphs on that page that the \$36.5 million is simply related to operating the Welland Canal, that another \$1.5 million relates to the operation of the nontoll canals at Cornwall and Sault Ste. Marie, that those are the total sums you are requesting from Parliament and the rest of your revenue is totally derived from tolls.

**Mr. Normandeau:** Yes, the Montreal-Lake Ontario section is run like a private business and we are managing for the government the Welland Canal and those two nontoll canals. In a sense, this is our position. So we are financing ourselves through internally generated revenue, as you say, from tolls and other levies that we have.

**Mr. Goodale:** Are the other levies significant? What would they really be?

[Interprétation]

**M. Normandeau:** En 1970-1971, monsieur.

**M. Goodale:** C'était alors 7c. ...

**M. Normandeau:** C'était 8c. ...

**M. Goodale:** C'était 8c., excusez-moi.

**M. Normandeau:** Et cela variait. En 1970-1971, les frais s'élevaient à 8.9c. y compris 1.3c. pour nos droits de passage. Cependant, le montant de 15.25c. de l'année dernière n'incluait pas ...

**M. Goodale:** L'année dernière, 1974-1975?

**M. Normandeau:** Oui, monsieur.

**M. Goodale:** C'est exact. Vous avez dit que les frais de transport s'élevaient en 1975 au même montant que les coûts totaux du transport avant la construction de la Voie Maritime.

**M. Normandeau:** Presque les mêmes, ils s'élevaient à 16c. en 1958.

**M. Goodale:** Je vois. Merci, je voulais avoir des précisions.

**M. McIsaac:** Avant de poursuivre, pourrais-je invoquer le Règlement pour avoir des précisions?

**Le vice-président:** M. McIsaac en rappel au Règlement.

**M. McIsaac:** De quelle distance parlez-vous lorsque vous dites que les frais étaient de 8c. alors et de 16c. aujourd'hui? Voulez-vous dire à partir de Thunder Bay jusqu'à ...

**M. Normandeau:** De Thunder Bay aux ports du fleuve Saint-Laurent, pour ce qui est du transport en vrac.

**M. McIsaac:** Je vois. Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur McIsaac. Il ne s'agissait pas vraiment d'un rappel au Règlement mais je suis certain que le Comité ...

**M. McIsaac:** Il s'agissait de précisions.

**Le vice-président:** Des précisions.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Normandeau pour avoir des précisions au sujet de la déclaration se trouvant au bas de la page 3. Vous parlez des sommes demandées dans le budget que nous étudions. D'après les deux trois derniers paragraphes de cette page je suppose que les 36.5 millions de dollars concernent simplement le canal Welland tandis que 1.5 million de dollars va aux canaux sans péage de Cornwall et de Sault-Sainte-Marie et que c'est là le total de ce que vous demandez au Parlement car vous tirez le reste de votre revenu des péages.

**M. Normandeau:** Oui, la section Montréal—Lac Ontario est gérée comme une entreprise privée, alors que nous gérons pour le gouvernement le canal Welland et ces deux canaux sans péage. C'est donc dans un sens notre position. Nous nous finançons à même les revenus que nous tirons, comme vous dites des péages et d'autres droits perçus.

**M. Goodale:** Ces autres droits sont-ils importants? De quoi s'agit-il en fait?



[Text]

**Mr. Normandeau:** They amount to \$1.2 million in the Montreal-Lake Ontario area and \$1.4 million to \$1.5 million in the Welland Canal for water rights, water locks and rental of lands that we own. In Cornwall, for instance, we do rent a number of the properties that we own.

**Mr. Goodale:** I see. The projection is that with your present level of tolls, by 1981 you will have an accumulated deficit of \$1 billion.

I notice in the third last paragraph of your statement that you refer to some revisions in the financial structure of the Seaway about which you have had the opportunity to make recommendations, and just to quote your words, to establish

“a realistic financial base related to reasonable expectations of future revenues.”

Could you be a little more specific about what you see as a realistic financial base? What changes in your mind would be desirable in order to bring that about? Or is that something which, having made recommendations to the government, you are not in a position to comment on?

**Mr. Normandeau:** I suppose it would be delicate indeed. I have made the recommendations to my Minister and he has them under consideration right now. I know his mind is going one way but he has a choice.

**Mr. Goodale:** If you would rather not comment on that...

**Mr. Normandeau:** May I add one word? It is unrealistic to think we can live with the obligations that are imposed on us by the Seaway Act. It is my duty, as Chairman of the Crown company, to preach for a solution to that because right now in order to meet these obligations we would have to multiply our present income and that in a sense would mean multiply our toll rates by four to five.

Clearly, if we were to do that, we would close down the Seaway very rapidly because we would have less. On the other hand we have a debt now that is reaching \$800 million of which a good part is deferred interest that we have been unable to pay. But those facilities that we operate are worth much more than \$800 million right now and therefore the government could probably change that debt into some form of equity without losing on the operation.

**Mr. Goodale:** The obligations imposed upon you by a statute, I suppose are the same ones that you referred to in your statement as forming the essence of the agreement with the United States.

**Mr. Normandeau:** Yes, sir.

**Mr. Goodale:** You very clearly state that in your view the attainment of those objectives now would seem to be impossible. I wonder if the Americans are still in agreement with the original objectives, as you have outlined them here in your statement. How is it that they would be so firmly opposed to an increase in tolls that in fact might seem to be absolutely essential if those objectives are to be even partially obtained?

[Interpretation]

**M. Normandeau:** Ils se chiffrent à 1.2 million de dollars pour la section Montréal-lac Ontario et de 1.4 à 1.5 million de dollars pour le canal Welland en droits de prise d'eau, écluses et location de terrains qui nous appartiennent. A Cornwall, par exemple, nous louons pas mal de nos terrains.

**M. Goodale:** Je vois. Avec les péages que vous imposez actuellement, vous projetez d'ici 1981 un déficit accumulé d'un milliard de dollars.

Je remarque dans un des derniers paragraphes de votre déclaration que vous parlez de révision de la structure financière de la Voie maritime à propos de quoi vous avez pu faire des recommandations en vue de créer, et je vous cite:

«une base financière réaliste compte tenu des prévisions raisonnables des revenus à venir.»

Pourriez-vous expliciter un peu ce que vous entendez par une base financière réaliste? Quels changements vous sembleraient souhaitables pour y parvenir? A moins que le fait d'avoir soumis des recommandations au gouvernement vous empêche d'en parler?

**M. Normandeau:** Je suppose que ce serait en effet délicat. J'ai soumis des recommandations à mon ministre qui les étudie actuellement. Je sais qu'il penche d'un côté mais il doit faire un choix.

**M. Goodale:** Si vous préférez ne pas en parler...

**M. Normandeau:** Puis-je toutefois ajouter un mot? Il serait irréaliste de penser que nous pouvons nous acquitter des obligations que nous impose la Loi sur la voie maritime. Mon devoir de président de cette société d'État est de réclamer une solution car, à l'heure actuelle, si nous voulions respecter ces obligations, il nous faudrait multiplier notre revenu, ce qui dans un sens revindrait à imposer des péages quatre ou cinq fois supérieurs.

Il est évident que si nous devons en arriver là, nous fermerions rapidement la Voie maritime, ce qui rapporterait encore moins. Par contre, notre dette atteint maintenant 800 millions de dollars qui sont pour une bonne part des intérêts reportés que nous n'avons pu payer. Or les installations valent maintenant beaucoup plus que 800 millions de dollars et le gouvernement pourrait probablement transformer cette dette en titres sans y perdre.

**M. Goodale:** Je suppose que ces obligations statutaires sont celles dont vous parliez tout à l'heure quand vous disiez qu'elles constituent la base de l'accord avec les États-Unis.

**M. Normandeau:** Oui monsieur.

**M. Goodale:** Vous dites très clairement qu'à votre avis il est maintenant impossible d'atteindre ces objectifs. Savez-vous si les Américains sont toujours d'accord avec les objectifs originels que vous avez exposés tout à l'heure. Comment se fait-il qu'ils s'opposent si fermement à toute augmentation des droits quand, en fait, cette augmentation semble absolument essentielle si nous voulons atteindre, même partiellement, nos objectifs?

[Texte]

• 1040

**Mr. Normandeau:** Well, it is logical for them to be opposed. I may say first of all that their American company was in exactly the same straits as we were. In 1970, President Nixon had a bill enacted by Congress whereby the American company was forgiven all past and future interest on its debt, so that since then it has been able to apply any of the surpluses generated to reducing that debt. They are still in a surplus position, the way we are in the Montreal-Lake Ontario, but it is just a matter of a couple of years before they go into a deficit position. It is logical for the Americans to be opposed to any increase in tolls.

For years it was a Canadian dream of linking the ocean to the Great Lakes and for that dream we were prepared to go it alone. It was only at the last minute under prodding from Mr. St. Laurent that President Eisenhower managed to get Congress to pay for a part of the Seaway. Otherwise we would have gone it alone. It was our dream. All right. So we invested the money. But as a result, we invested a lot more money than the Americans, which means that our operating costs are much higher than the Americans', and since we benefit—let us accept for the moment that I am right, that the two countries benefit about equally from the Seaway—it means that any time the Canadian Government picks up the deficit of the Welland, it in fact subsidizes the Americans. So it is very logical for them to be lukewarm to any increases that we may want to impose. Although may I say in fairness to the Americans that they are opposed or have been opposed until now to an increase in the Montreal-Lake Ontario but they were agreeable to an increase at the Welland.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Watson.

**Mr. Watson:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Perhaps you could limit yourself to three minutes, as we agreed. I am sorry we are pressed for time.

**Mr. Watson:** I will make it brief. I would like an assurance from Mr. Normandeau, and I suppose he can only talk for his own organization, that in the efforts to turn back to the Province of Quebec certain bridges and tunnels and other roadways, they not at any point by these efforts jeopardize progress towards better utilization of these bridges in particular for public transit, rapid transit purposes. At one point last winter I was afraid that the progress being made towards establishing a reserve lane for public transit purposes on the Champlain Bridge, with the Province of Quebec now volunteering to pay the costs, might be held up by federal foot-dragging in order to precipitate a decision on the question of turn-over. I feel that any such attempt on our part would be very bad. It would be against the public interests and I would hope that we could have an assurance from you that this is not going to be the case, that the two issues will be kept completely apart.

[Interprétation]

**M. Normandeau:** Leur opposition est tout à fait logique. J'ajouterai que la société américaine s'est trouvée dans exactement la même situation que nous. En 1970, le Président Nixon a fait approuver par le Congrès un bill annulant tout l'intérêt passé et futur sur la dette de sa société américaine, ce qui a permis à cette dernière, depuis lors, de consacrer ses profits nets à réduire le montant de la dette. Pour l'instant, cette société continue à accumuler un surplus, comme c'est notre cas pour la voie navigable entre Montréal et le lac Ontario, mais d'ici quelques années, notre contre-partie américaine se retrouvera en déficit. Néanmoins, il est logique que les Américains s'opposent à toute augmentation du péage.

Pendant des années, les Canadiens ont rêvé de relier l'océan aux Grands lacs; pour réaliser ce rêve, ils étaient prêts à entreprendre seuls les travaux. Ce n'est qu'à la dernière minute, poussé par M. Saint-Laurent, que le Président Eisenhower a réussi à convaincre le Congrès américain de payer une part des travaux de la Voie maritime. Sinon, nous l'aurions faite seuls. C'était notre rêve. Nous avons donc investi ce qu'il fallait. En conséquence, nous avons investi beaucoup plus d'argent que les Américains, ce qui signifie que nos coûts d'exploitation sont beaucoup plus élevés que les leurs et puisque nous en tirons plus d'avantages... Supposons pour l'instant que j'aie raison lorsque je dis que les deux pays retirent le même profit de la Voie maritime... ainsi, lorsque le gouvernement canadien se charge du déficit du canal Welland, nous subventionnons en réalité les Américains. Il est donc tout à fait logique que ces derniers soient peu réceptifs aux augmentations que nous aimerions obtenir. Je dois toutefois, dire, pour être juste envers les Américains, que ceux-ci se sont opposés, du moins jusqu'à présent, à une augmentation du péage de la voie navigable Montréal—lac Ontario, mais non à une augmentation du péage au canal Welland.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Watson.

**M. Watson:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Peut-être pourriez-vous vous en tenir à trois minutes, tel que convenu. Je regrette, mais nous n'avons que peu de temps.

**M. Watson:** Je serai bref. J'aimerais obtenir de M. Normandeau qui, je le suppose, ne peut parler qu'au nom de son propre organisme, l'assurance que les démarches entreprises pour remettre à la province de Québec l'administration de certains ponts, tunnels et voies de circulation n'empêcheront à aucun moment l'utilisation éventuelle de ces mêmes structures, surtout des ponts, pour le transport en commun et le transport rapide. L'hiver dernier, j'ai craint que les progrès réalisés en vue de réserver une voie à l'intention du transport public sur le Pont Champlain, en collaboration avec la province de Québec qui accepte maintenant d'en défrayer le coût, ne soient bloqués par le gouvernement fédéral qui se traînait les pieds dans l'espoir d'en arriver plus rapidement à une entente sur la question de la remise de certaines voies et chaussées. A mon avis, toute tentative de ce genre de notre part serait très nuisible. Un tel comportement irait à l'encontre de l'intérêt public et j'ose espérer que vous pouvez m'offrir l'assurance que vous n'allez pas procéder de la sorte; que les deux questions seront étudiées séparément.



[Text]

**Mr. Normandeau:** I believe, Mr. Watson, I can give you this assurance. You know how the Chairman of the National Harbours Board feels, and I feel the same as he does.

**Mr. Watson:** Thank you. On the question which you referred to as half ownership of the Mercier Bridge, is it that portion of the bridge which goes over the Seaway canal? It is only that portion. Right?

**Mr. Normandeau:** Yes.

**Mr. Watson:** You do not own one of them and the province, the other.

**Mr. Normandeau:** No, no.

**Mr. Watson:** It is just that portion that goes up and over the canal.

**Mr. Normandeau:** Yes.

• 1045

**Mr. Watson:** We do have, presumably, that southern approach which is needed and which, from an engineering point of view, is such an atrocity because it is now proving almost impossible to arrange in a fashion that will permit, for example, the establishment of a public transit reserve lane on that bridge. Have your engineers any ideas about what can be done there because, as you are well aware, the situation from the Châteauguay area into Montreal each morning is the worst in the entire region? People are forced to wait in line for an hour, sometimes two hours, every morning, and have to get up at 5 o'clock to be into their offices at 9 o'clock and it is normally a 15 or 20 minute drive when there is no traffic. So, understandably, this is the major concern of the public in that region at the moment. There are some other things we are trying to look at, but do your engineers, to your knowledge, have any ideas about what can be done about that particular bridge because if you can get more people to cross there is buses easily to link up with the Montreal transit system, it will be a partial solution at least to the existing problem.

**Mr. Normandeau:** No, sir, I am afraid our engineers are not traffic specialists nor have they much interest in that sector. So, I am afraid, no, we do not have any opinion.

**Mr. Watson:** Presumably, if any structural changes were required to meet suggestions proposed by Quebec engineers for improving traffic flow, and so on, on that bridge, the Seaway would be totally willing to contribute for its portion of the bridge.

**Mr. Normandeau:** Yes, I believe our attitude would be exactly the same as it has been in the past, in Montreal, Lake Ontario or at the Welland, where we also contribute to the cost of crossings that do not interfere with navigation.

**Mr. Watson:** The initiative would have to come from the province who have the ultimate responsibility for that bridge.

**Mr. Normandeau:** Yes, sir, the same as in Ontario.

**Mr. Watson:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Your final question, Mr. Watson.

[Interpretation]

**M. Normandeau:** Je crois, monsieur Watson, pouvoir vous donner cette assurance. Vous connaissez les sentiments du Président du Conseil des ports nationaux. Je les partage.

**M. Watson:** Merci. Vous avez déclaré être propriétaire à moitié du Pont Mercier; s'agit-il de la partie du pont qui surplombe le canal? Vous n'êtes propriétaire que de cette partie-là, n'est-ce pas?

**M. Normandeau:** Oui.

**M. Watson:** Vous n'êtes pas propriétaire d'une partie et la province de l'autre?

**M. Normandeau:** Non.

**M. Watson:** Il s'agit bien de la partie qui surplombe le canal?

**M. Normandeau:** Oui.

**M. Watson:** L'accès à ce pont en venant du sud est extrêmement difficile en raison d'insuffisance structurale et on constate qu'il est presque impossible de réserver une voie rapide aux autobus pour traverser ce pont. Vos ingénieurs envisagent-ils des solutions à cette difficulté puisque, comme vous le savez bien, la circulation en direction de Châteauguay vers Montréal est la plus congestionnée de toute la région? Les gens sont obligés d'attendre une heure et même deux heures tous les matins, se levant à 5 h 00 pour arriver au bureau à 9 h 00 quand normalement il faut seulement 15 ou 20 minutes pour traverser le pont. C'est une question qui préoccupe beaucoup la population de cette région. On a proposé d'autres solutions, mais j'aimerais savoir si vos ingénieurs font quelque chose pour résoudre ce problème. Si on parvient à établir un lien rapide par autobus avec les transports publics de Montréal, la difficulté sera au moins partiellement réglée.

**M. Normandeau:** Non, malheureusement nos ingénieurs ne sont pas des spécialistes en circulation et s'intéressent peu à ce secteur. Ainsi, nous n'avons pas d'opinions là-dessus.

**M. Watson:** Je suppose que s'il était nécessaire d'apporter des modifications structurales suggérées par les ingénieurs de la province pour accélérer la circulation à travers ce pont, votre administration serait tout à fait prête à payer sa part des coûts?

**M. Normandeau:** Oui, je crois que nous suivrions le principe établi à Montréal, pour le lac Ontario et à Welland, nous avons payé une partie des coûts des installations permettant de traverser la voie maritime sans gêner la navigation.

**M. Watson:** Il faudrait que l'initiative provienne de la province qui, en fin de compte, est responsable de ce pont.

**M. Normandeau:** Oui, comme en Ontario.

**M. Watson:** Oui.

**Le vice-président:** Votre dernière question, monsieur Watson.

[Texte]

**Mr. Watson:** The only other question I wanted to ask was whether the twinning of the Seaway is now completely out of the picture, whether this is still a long-term possible project or whether there has been a decision made that no further funds are going to be spent on studies, et cetera for this. I believe such a decision was made two or three years ago, but can you confirm this?

**Mr. Normandeau:** Certainly the dream of twinning the locks is a fading dream because we can see that without twinning we can achieve much higher tonnages than were predicated at the time the Seaway was built. If you will recall, 50 million was the maximum at that time and now we are looking at 90 million without any physical changes. The shunters, I have mentioned, might give us another twenty some odd million tons and we foresee tonnages of 125 million tons by 2010 or 2015. Twinning would be atrociously expensive, in the first place, and twinning does not give you twice as much. You do not get 50 per cent more tonnage from twinning.

**Mr. Watson:** Just one last question.

**The Vice-Chairman:** I am sorry we have gone six minutes and Mr. McIsaac is next.

**Mr. Watson:** Okay, yes.

**The Vice-Chairman:** Go ahead.

**Mr. Watson:** Briefly then, for example, along the south shore there is land which has been always kept by the Seaway for twinning purposes. Can we now start thinking in terms of at least intermediate long-term uses for that land without fear of twinning?

**Mr. Normandeau:** That is right.

**The Vice-Chairman:** Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, thank you very much.

Most of my questions have been touched on by Mr. Horner, Mr. Lumley and Mr. Goodale, Mr. Chairman, but I would just like to reiterate the remarks made by Mr. Lumley when he complimented the present Seaway for what can only be said to be a very impressive record as far as the operation . . .

**Mr. Normandeau:** Thank you.

**Mr. McIsaac:** . . . of that Authority is concerned and the service that has been provided there. So now it seems the image of the seaway has been tied to a 30 per cent labour increase of a few years ago and people tend to think of it—at least in our part of the country—in that light and not in the light of the kind of job that is being done today.

• 1050

This was raised by Mr. Horner, and perhaps I should leave it to him to pursue it, but on the whole question of the efficiency of moving bulk cargo, grain in this case, specifically from Thunder Bay to the ocean-going vessels through the Seaway as opposed to rail, how do you see the two systems comparing at the moment? I am sure you have had a look at this in terms of rates.

Let us take the current rates. Even with an increase of a cent or two, as far as holds are concerned it is not going to change the total picture, 16 to 17 cents or whatever, but how does it compare at the moment, sir? How do you see it, Mr. Normandeau? I assume that you may get some increase in rates but not a great over-all change, as the deficit of your operation seems to be picked up. How do you see the two modes at the moment?

[Interprétation]

**M. Watson:** J'aimerais savoir si la possibilité de jumeler la voie maritime a été complètement abandonnée ou si c'est un projet à long terme. Avez-vous décidé de cesser de financer des études concernant ce projet? Je crois que cette décision a été prise il y a 2 ou 3 ans mais j'aimerais que vous me la confirmiez.

**M. Normandeau:** Il est vrai que cette idée de jumeler les écluses ne semble pas près de se réaliser puisque nous avons constaté que, sans cela, nous pouvons atteindre des tonnages bien plus élevés que ceux qu'on avait prévus au moment de la construction de la voie maritime. À cette époque, on avait prévu que le tonnage maximal serait de 50 millions et nous avons déjà atteint 90 millions de tonnes sans apporter de modifications structurales. Des dérivation pourraient permettre encore 20 millions de tonnes et nous prévoyons un tonnage de 125 millions avant l'an 2010 ou 2015. Le jumelage coûterait extrêmement cher et ne doublerait pas la capacité mais l'augmenterait de seulement 50 p. 100.

**M. Watson:** Une dernière question.

**Le vice-président:** Je regrette mais vous avez eu 6 minutes et c'est le tour de M. McIsaac.

**M. Watson:** D'accord.

**Le vice-président:** Allez-y.

**M. Watson:** Le long de la rive sud il y a des terrains réservés depuis longtemps par votre administration pour un jumelage éventuel. Pouvons-nous commencer à envisager une utilisation de ces terrains dans un avenir pas très lointain?

**M. Normandeau:** Oui.

**Le vice-président:** Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Merci, monsieur le président.

La plupart de mes questions ont déjà été soulevées par M. Horner, M. Lumley et M. Goodale, mais j'aimerais féliciter de nouveau les responsables de l'administration de la Voie maritime de leur excellent travail.

**M. Normandeau:** Merci.

**M. McIsaac:** Ils ont accompli un très bon travail. Depuis quelques années, la main-d'œuvre a donc augmenté de 30 p. 100 dans la voie maritime et c'est à la lumière de ce fait que les gens, du moins dans notre région, entrevoient la situation et non pas en fonction du travail qui s'y fait.

M. Horner avait soulevé cette question et je devrais peut-être le laisser continuer, mais pouvez-vous me dire comment, selon vous, le transport maritime des marchandises en vrac, les céréales dans le cas qui nous occupe, sur la voie maritime depuis Thunder Bay jusqu'aux navires hauturiers se compare au transport ferroviaire? Vous avez sûrement examiné la question du point de vue des tarifs.

Prenons par exemple les tarifs actuels. Même une hausse d'un cent ou deux ne donnera lieu qu'à une différence de 16 ou 17c., mais comment cela se compare-t-il à l'heure actuelle? Comment voyez-vous la situation, monsieur Normandeau? Vous devez sûrement faire face à des augmentations des tarifs et non pas à d'importants changements d'ensemble puisque le déficit de votre exploitation semble diminuer. Quelle est votre opinion sur ces deux moyens de transport à l'heure actuelle?



[Text]

**Mr. Normandeau:** Mr. McIsaac, the water mode as of today has a decided advantage over any other mode, over the rails, because the lakers come down loaded with grain and they go to ports that are not served by railroads, like Baie Comeau and Sept-Îles or Port Cartier and they come back loaded with iron ore from ports that are not served by railways. Therefore they have this advantage of hauling back and forth, which is the main advantage they have. So right now they have a decided advantage—which they shall keep; there is no doubt about that—in spite of the progress that unit trains may make and so on.

**Mr. McIsaac:** Yes. You see that advantage being maintained in the future, do you?

**Mr. Normandeau:** It has to remain. These huge volumes of iron ore, coal, and the grain, will remain with us, and they will grow. There is no better way of hauling this low-value merchandise except by the marine mode, with those very efficient lakers that we have.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, that is the basis of my point.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. McIsaac.

We do have a quorum here so perhaps we should proceed with the vote. Mr. Horner did ask for a second round for one question, and Mr. Lumley as well, unless they would like to forgo it.

**Mr. Horner:** I will forgo nine.

**The Vice-Chairman:** All right. Perhaps we can turn to the vote. Thank you for your co-operation, gentlemen.

I would like to thank Mr. Normandeau and the other people he brought with him this morning for a most informative session. Thank you very much, Mr. Normandeau.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 agreed to, on division.

**The Vice-Chairman:** The steering committee did not schedule any hearings with the staff of the Post Office or with the Postmaster General. It is really up to the Committee as to whether or not we should pass Votes 1 and 5 relating to the Post Office for the same fiscal year.

**Mr. Forrestall:** Let them pass automatically when the time limit lapses. There might be an opportunity, Mr. Chairman, to sort that one out. As I understood from the last steering committee meeting, we would not deal with that.

**The Vice-Chairman:** So we will let that one stand for now.

**Mr. Forrestall:** That would preclude our calling them at some point.

• 1055

**The Vice-Chairman:** Right. So, we will just limit ourselves to the Transport votes that we just mentioned.

**Mr. Watson:** Mr. Chairman, Air Canada has evaded us again, has it?

[Interpretation]

**M. Normandeau:** Monsieur McIsaac, le transport maritime a un avantage marqué sur le transport ferroviaire puisque les navires des Grands lacs chargés de céréales s'arrêtent dans des ports qui ne sont pas desservis par les chemins de fer, tels que Baie-Comeau, Sept-Îles ou Port Cartier et repartent chargés de minerai de fer. Ils ont donc l'avantage de pouvoir transporter des marchandises à l'aller et au retour. Le transport maritime conservera cet avantage sans aucun doute, en dépit de l'amélioration du système ferroviaire et ainsi de suite.

**M. McIsaac:** Oui. Vous croyez donc que le transport maritime conservera cet avantage à l'avenir?

**M. Normandeau:** Il le faut. Nous continuerons de transporter d'énormes quantités de minerai de fer, de charbon et de céréales, qui iront d'ailleurs en augmentant. Il n'y a pas de meilleur moyen de transporter cette marchandise de peu de valeur que par les navires des Grands lacs.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, c'est là-dessus que se fonde le point que j'ai soulevé.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur McIsaac.

Nous sommes maintenant en nombre suffisant et je devrais peut-être mettre la question aux voix. M. Horner a demandé la parole une deuxième fois ainsi que M. Lumley, mais peut-être voudront-ils céder leur place.

**M. Horner:** Je suis d'accord.

**Le vice-président:** Très bien. Nous pouvons maintenant mettre la question aux voix. Merci, messieurs, de votre collaboration.

J'aimerais remercier M. Normandeau et ses collègues de leur excellente présentation. Merci beaucoup, monsieur Normandeau.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, L60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120 sont adoptés à la majorité des voix.

**Le vice-président:** Le comité directeur n'avait pas prévu de séance avec le personnel du ministère des Postes ni avec le ministre. C'est donc au Comité qu'il incombe de décider si nous allons adopter les crédits 1 et 5 sous la rubrique du ministère des Postes pour la même année financière.

**M. Forrestall:** Qu'ils soient adoptés automatiquement à la fin du délai prescrit. Nous aurons peut-être l'occasion, monsieur le président, d'y revenir plus tard. Si j'ai bien compris lors de la dernière réunion du comité directeur, nous n'examinerons pas cette question.

**Le vice-président:** Nous pouvons donc réserver ces crédits pour le moment.

**M. Forrestall:** Cela nous empêchera de les mettre en délibération plus tard.

**Le vice-président:** En effet. Nous nous bornerons donc à l'étude des crédits du transport dont il vient d'être question.

**M. Watson:** Monsieur le président, Air Canada nous a échappé encore une fois, n'est-ce pas?

[Texte]

**The Vice-Chairman:** No, Mr. Watson, it was agreed to by the steering committee that Air Canada and CN, one both their reports were tabled—and the CN Report, I understand, is coming out within the week—when both these reports are tabled, then we will have them in after all the estimates are passed.

**Mr. Watson:** Before June?

**The Vice-Chairman:** Oh, yes, before the end of the session.

**Mr. Watson:** Okay.

**The Vice-Chairman:** Before we leave, we have one other item that must have the acquiescence of all the members. There has been some discussion of the Committee's travelling, and I believe Mr. Goodale has a motion to that effect.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, yes. As you know, the steering committee has been giving substantial attention to the question of travelling, particularly to provide members with an opportunity to see in a first-hand kind of a way the Canadian ports. I understand there is substantial consensus in the Committee to undertake that travel in the first instance with a visit to western ports, namely, Thunder Bay and the West Coast.

There have been discussions with the Minister of Transport and the Ministry of Transport, and there is agreement there that this in fact would be a worthwhile and productive undertaking for the Committee.

The only matter yet to be resolved in technical sense, is for us to receive an official reference from the House itself, and that reference simply depends upon the timing of House business, particularly bearing in mind that we have a budget to deal with in the next little while, and finding a convenient moment for all members when the Committee could be absent from the Capital and available to do this work in Thunder Bay and on the West Coast.

Bearing that in mind, and to put the matter before this Committee for a decision, I move that the Committee present a report to the House seeking permission to travel within Canada and to Seattle, Washington, United States, prior to the forthcoming recess, in relation to its Order of Reference entitled *Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report*, and that the necessary staff do accompany the Committee.

**The Vice-Chairman:** Before we have a brief discussion on that, shall I report the votes to the House of Commons on the estimates?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Vice-Chairman:** That will tidy up all the loose ends. Thank you.

**Mr. Watson:**

**Mr. Watson:** On a point of order. I would like to make a suggestion which I feel is reasonable. Instead of considering the entire Committee's travelling west and east and so on, perhaps we could have a subcommittee of the Committee, a 10-member subcommittee. It seems to me that a full complement of 20 members is unnecessary; it is an unnecessary cost to the Canadian taxpayer. I think that the Committee actually is more efficient when it is down in the range of 8 to 10, especially for travelling purposes. The end result, usually, of a situation where you send a full 20-member committee is that a number of the regular members of the Committee cannot go, so you end up with people coming onto the Committee just for the purpose of a trip who have never sat on the darn Committee all year. It

[Interprétation]

**Le vice-président:** Non, monsieur Watson. Le comité directeur a décidé que lorsqu'Air Canada et le CN auront déposé leur rapport, et je crois que le rapport du CN sera déposé d'ici une semaine, ils comparaitront devant le comité après que les budgets auront tous été adoptés.

**M. Watson:** Avant le mois de juin?

**Le vice-président:** Certainement, avant la fin de la session.

**M. Watson:** Très bien.

**Le vice-président:** Avant de lever la séance, je dois obtenir le consentement de tous les membres au sujet d'une autre question. On a discuté un peu des voyages du comité et je crois que M. Goodale a une motion à ce sujet.

**M. Goodale:** En effet, monsieur le président. Comme vous le savez, le comité directeur a consacré beaucoup d'attention à la question des voyages, notamment en vue de donner aux membres l'occasion de voir de près les ports canadiens. Je crois comprendre que la plupart des membres du comité sont d'accord pour entreprendre ce voyage en visitant tout d'abord les ports de la côte ouest, notamment Thunder Bay et la côte ouest.

Il y a eu des pourparlers avec le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère des transports et il a été convenu que cette entreprise sera des plus utiles.

Il ne nous reste plus qu'à régler une question d'ordre technique, c'est-à-dire d'obtenir un mandat officiel de la Chambre elle-même, ce qui ne dépend en effet que de l'horaire des travaux de la Chambre, notamment l'étude du budget sous peu, et il faudra donc se mettre d'accord pour fixer la date du voyage afin de permettre à tous les membres du comité de s'absenter de la capitale pour entreprendre ces travaux à Thunder Bay et sur la côte ouest.

Étant donné ce qui précède, je propose donc que le comité présente un rapport à la Chambre afin d'obtenir l'autorisation de voyager au Canada et à Seattle dans l'état de Washington aux États-Unis avant les vacances d'été, conformément à son ordre de renvoi intitulé: Politique des transports—la structure des transports au Canada, Rapport sommaire et afin de permettre au personnel nécessaire d'accompagner le comité.

**Le vice-président:** Avant de discuter brièvement cette question, dois-je rendre compte des crédits à la Chambre des communes relativement au budget?

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** Cela règle toute la question. Merci.

Monsieur Watson.

**M. Watson:** J'invoque le Règlement. J'aimerais faire une proposition qui me paraît raisonnable. Au lieu de faire voyager le comité dans l'Ouest et dans l'Est, et ainsi de suite, il serait peut-être bon de chercher un sous-comité formé de dix membres d'accomplir cette tâche. Il me semble qu'il est inutile de faire voyager tous les membres du comité puisque cela représente des coûts dont les contribuables canadiens pourraient se passer. J'estime d'ailleurs que le comité accomplit un travail plus efficace lorsqu'il ne se compose que de 8 ou 10 membres, surtout en voyage. Habituellement, lorsqu'un comité de 20 membres part en voyage, bon nombre des membres réguliers ne peuvent se joindre au groupe et ce sont des membres qui n'ont jamais assisté aux réunions du comité parlementaire pendant l'an-



[Text]

seems to me that it is all very well, but I think we can be more effective as a committee with about 10 members; and I would urge the Committee to consider a 10-member group.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Watson. Mr. Munro.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** It is a related point of order, actually, simply as a matter of curiosity. If I understood the motion correctly, it was a reference to the House to seek permission to travel. Was that it?

**The Vice-Chairman:** Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** It is a motion that we present a report seeking a reference to travel. The House, as I understand it, has to give us that reference. We have to seek that permission from the House.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** ... which includes the monetary aspects of that travel?

**Mr. Goodale:** That would be an order of the House, yes. We have to ask for that permission.

**Mr. Munro (Esquimalt-Saanich):** If I may explain my interest in the mechanics of this, on the Subcommittee on Committee Structures, we are looking into the problems of travel, and I was curious as to how this was going to be worked out. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Mr. Horner.

• 1100

**Mr. Horner:** Yes. I would like to speak with regard to the remarks made by Mr. Watson. No one is more cost conscious than I, and in great respect to what he has said, Mr. Chairman, the cost of travelling is not reduced very much by the reduction from 20 to 10 members. The cost of travelling involves simultaneous translation, it involves clerks, it involves the committee proceedings. In reducing the number from 20 to 10, you do not reduce the cost to the Committee at all, other than those basic 10 members. The purpose of travelling, in my estimation, is to give first-hand knowledge. You know it is more valuable to see than to read. The mind is more prepared to accept what it sees, than what it reads in the paper. This is the purpose of the Committee is going to Vancouver or Seattle to draw a comparison. This Committee will travel to Eastern Canada, I understand, some time in June. But there is a great deal of concern in Western Canada about the efficiency of the port of Vancouver, and the non-use of the port of Prince Rupert. I would like to see everybody in the House of Commons go out and take a look. And I would hate very much to see this Transport Committee be reduced from 20 to 10 because it has an educational purpose, so we will be better able to evaluate our transportation system and the ports. While I agree with Mr. Watson's concern for costs, I think this is not the place to cut, and you are not really going to reduce the costs very much in doing so.

**The Vice-Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, Mr. Horner has said what I want to say. I certainly would feel very badly. I have acted on this Committee, when the block system would permit me, for the last few years, and certainly with my interest in the Eastern ports, I want to see the Western ones. I would hate very much to be precluded from the

[Interpretation]

née qui jouissent du voyage. Je considère donc que le comité serait beaucoup plus efficace s'il ne se composait que de 10 membres; j'incite donc le comité à songer à cette proposition.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Watson. Monsieur Munro.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** En fait, j'invoque le Règlement par curiosité. Si j'ai bien compris la motion, elle vise à obtenir un ordre de renvoi de la Chambre afin de voyager. Est-ce exact?

**Le vice-président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Il s'agit d'une motion en vue de présenter un rapport demandant un ordre de renvoi afin de nous permettre de voyager. La Chambre, si je comprends bien, doit nous confier un ordre de renvoi. Il nous faut donc lui demander l'autorisation.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** .... est-ce que cela comprend l'aspect pécuniaire du voyage?

**M. Goodale:** Oui. Nous devons donc obtenir l'autorisation de la Chambre.

**M. Munro (Esquimalt-Saanich):** Mon intérêt s'explique du fait qu'au sous-comité des structures des comités nous examinons les problèmes des voyages et je me demandais comment cette question allait être réglée. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Oui. J'aimerais faire quelques observations à l'égard des remarques de M. Watson. Nul n'est plus économe que moi, mais je dois dire, monsieur le président, que les frais du voyage ne diminuent pas considérablement si l'on n'envoie que 10 membres plutôt que 20. Le coût des voyages comprend l'interprétation simultanée, les greffiers, et l'impression des délibérations du Comité. en réduisant le nombre des membres de moitié, on n'économise que sur les frais personnels de ces membres. Le but des voyages, selon moi, est de fournir une connaissance de première main. L'expérience visuelle est plus valable que la lecture. L'esprit est plus prêt à accepter ce qu'il voit que ce qu'il lit dans les journaux. C'est pourquoi le Comité se rendra à Vancouver ou à Seattle afin d'établir des comparaisons. Le Comité doit voyager dans l'Est du Canada en juin. Dans l'Ouest, on se préoccupe énormément de l'efficacité du port de Vancouver et de l'inutilisation du port de Prince-Rupert. J'aimerais bien que chaque député de la Chambre des communes aille se rendre compte de la situation sur les lieux. Je ne voudrais surtout pas que le Comité des Transports soit réduit de moitié puisque ce voyage saura renseigner les membres en nous permettant de mieux évaluer notre système de transports et nos ports. Bien que je partage les soucis de M. Watson à l'égard des coûts que cela comporte, le moment est mal choisi pour diminuer les dépenses, surtout que les économies qu'une telle réduction réaliserait ne seront pas tellement importantes.

**Le vice-président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, M. Horner a lu mes pensées. Une telle réduction me décevrait énormément. J'ai assisté aux réunions de ce Comité chaque fois qu'il m'était possible de le faire au cours des dernières années et étant donné l'intérêt que je porte aux ports de la côte est, j'aimerais certes aussi visiter ceux de la côte ouest. Je serais très

[Texte]

Committee if it were reduced in size. I want the information that I could get.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I just wanted to ask, Mr. Chairman, if the mover of the motion was deliberate in his motion, or whether he accidentally excluded Montreal, Hamilton, Halifax, and St. John's.

**The Vice-Chairman:** Oh, Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I was not specific about any locations in Canada. I specified the city of Seattle in Washington, but the reference with respect to Canada is a general reference.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** I share some of Mr. Watson's concern, but it might be possible to break the Committee to some extent. They might all not want to go the same direction, or the one direction. I can see some room for that, but we should not preclude them all from going to any point...

**Mr. Horner:** ... in Ottawa.

**The Vice-Chairman:** Order, order, order! Order, please! Order! Unless there is a fresh point of order, we should take the vote.

**Mr. Harquail:** I think we should conclude with our witness and thank him very much...

**The Vice-Chairman:** We did. I am sorry, Mr. Harquail. Mr. Watson, is this a fresh point of order?

**Mr. Watson:** A point of order, Mr. Chairman. I think as long as we have an understanding that there is some flexibility here, that all the members who want to go, certainly should be able to go. I would hope that I can get out to the West Coast as well. I very much want to see both the port at Prince Rupert and the one at Vancouver. Mr. Chairman, I would like to make this suggestion, that this Committee is properly briefed beforehand by the experts, before we go to these places. It is all very well to look at facilities, but what conclusions do you draw if you do not know the background about the use of these facilities? I would strongly urge briefing sessions before we attempt any of these voyages across the country.

**The Vice-Chairman:** I am sure that could be arranged, Mr. Watson.

**An hon. Member:** That is already in hand, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** That is already in hand.

Motion agreed to.

**The Vice-Chairman:** The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Interprétation]

déçu d'être exclu du Comité si l'on devait en réduire l'effectif. Je tiens à être le mieux renseigné possible.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je voulais simplement demander, monsieur le président, si celui qui a proposé la motion a volontairement exclu Montréal, Hamilton, Halifax et Saint-Jean ou s'il s'agit d'un oubli.

**Le vice-président:** Oh, monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je n'ai pas précisé de lieux au Canada. J'ai souligné la ville de Seattle dans l'État de Washington, mais en ce qui concerne le Canada, je n'ai nommé aucune ville.

**Le vice-président:** Merci. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Je partage certaines des préoccupations de M. Watson, mais il serait peut-être possible de diviser le Comité dans une certaine mesure. Tous les membres ne voudront peut-être pas se rendre au même endroit. Cependant, on ne peut les empêcher d'accompagner le Comité à certains endroits...

**M. Horner:** ... il y a Ottawa.

**Le vice-président:** A l'ordre s'il vous plaît, à l'ordre! A moins que quelqu'un désire invoquer le Règlement à un autre sujet, nous passerons au vote.

**M. Harquail:** Nous devrions peut-être remercier nos témoins...

**Le vice-président:** Nous l'avons fait. Je m'excuse, monsieur Harquail. Monsieur Watson, voulez-vous invoquer le Règlement sur un sujet différent?

**M. Watson:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Du moment qu'il y a une certaine flexibilité, à savoir que tous les membres qui veulent prendre part au voyage peuvent le faire, j'aimerais me rendre sur la côte ouest également. J'aimerais beaucoup visiter les ports de Prince-Rupert et de Vancouver. Monsieur le président, j'aimerais proposer au préalable que des experts mettent les membres du Comité au courant de la situation. C'est très bien de visiter des installations, mais quelles conclusions pourrions-nous tirer si nous ne savons comment elles fonctionnent? Je préconise des séances d'information avant d'entreprendre ces voyages.

**Le vice-président:** Je suis sûr que cela pourra s'arranger, monsieur Watson.

**Une voix:** On s'en est déjà chargé, monsieur le président.

**Le vice-président:** Très bien.

La motion est adoptée.

**Le vice-président:** La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.





















WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

*From the St. Lawrence Seaway Authority:*

Mr. Paul Normandeau, Chairman.

*De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent:*

M. Paul Normandeau, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 59

Thursday, May 13, 1976

Wednesday, May 19, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 59

Le jeudi 13 mai 1976

Le mercredi 19 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Transportation Policy in Canada

CONCERNANT:

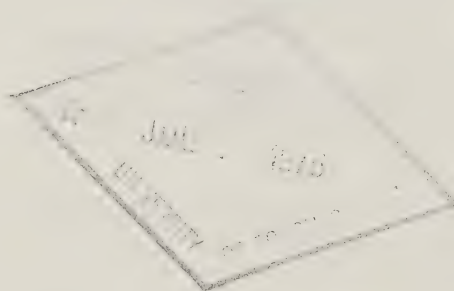
La politique du Canada sur les transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Bussières	Fortin
Cadieu	Goodale
Condon	Harquail
Douglas (Bruce-Grey)	Horner

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Huntington	McRae
Lee	Pearsall
Lumley	Skoreyko
McCain	Whittaker—(20)
McIsaac	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, May 13, 1976:

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Goodale  
Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McIsaac  
Mr. McRae replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*)  
Mr. Condon replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)  
Mr. Huntington replaced Mr. Ritchie  
Mr. Hnatyshyn replaced Mr. Halliday  
Mr. Whittaker replaced Mr. Macquarrie  
Mr. Skoreyko replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*)  
Mr. Benjamin replaced Mr. Rodriguez  
Mr. Goodale replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*)  
Mr. McIsaac replaced Mr. Loiselle (*Chambly*)

On Friday, May 14, 1976:

Mr. Bussières replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*)  
Mr. Pearsall replaced Mr. Watson

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 13 mai 1976:

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Goodale  
M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McIsaac  
M. McRae remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*)  
Mr. Condon remplace M. Loiselle (*Chambly*)  
M. Huntington remplace M. Ritchie  
M. Hnatyshyn remplace M. Halliday  
M. Whittaker remplace M. Macquarrie  
M. Skoreyko remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*)  
M. Benjamin remplace M. Rodriguez  
M. Goodale remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*)  
M. McIsaac remplace M. Loiselle (*Chambly*)

Le vendredi 14 mai 1976:

M. Bussières remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*)  
M. Pearsall remplace M. Watson

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 13, 1976  
(61)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met *in Camera* at 9:45 o'clock a.m. this day, Mr. John Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Baker (*Gander-Twillington*), Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Loïselle (*Chambly*), Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McRae, Skoreyko and Whittaker.

*Other Member present:* Mr. Benjamin.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue, No. 21*).

The Committee discussed its forthcoming travel plans to Vancouver, Prince Rupert and Seattle.

*Agreed*,—That the Chairman be authorized to make the necessary arrangements to enable the Committee to travel between May 16, 1976 and May 22, 1976 and that he be authorized to designate the necessary support staff.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MAY 19, 1976  
(62)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Vancouver at 10:07 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Pearsall, Skoreyko and Whittaker.

*Witnesses:* From the *Pacific Trollers Association*: Mr. Wilson, J. Dunan, President; Mr. Frederic Yeung, Manager. From the *International Longshoremen Union*: Mr. D. C. Lomas, First Vice-President. From the *Native Brotherhood of British Columbia*: Mr. Lonnie Hindle, Co-ordinator. From the *Canadian Merchant Service Guild*: Captain Maury Sjoquist, Assistant Secretary Treasurer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Yeung made a statement and assisted by Mr. Dunan, answered questions.

Mr. Lomas answered questions.

Mr. Hindle made a statement and answered questions.

Captain Sjoquist made a statement and answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 MAI 1976  
(61)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 9 h 45 sous la présidence de M. John Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Baker (*Gander-Twillington*), Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Hnatyshyn, Horner, Huntington, Loïselle (*Chambly*), Loïselle (*Saint-Henri*), Lumley, McCain, McRae, Skoreyko et Whittaker.

*Autre député présent:* M. Benjamin.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les transports au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

Le Comité étudie le programme des voyages à venir, soit à Vancouver, Prince Rupert et Seattle.

*Il est convenu*,—Que le président soit autorisé à prendre les dispositions nécessaires pour permettre au Comité de voyager entre le 16 mai 1976 et le 22 mai 1976 et qu'il soit autorisé à désigner le personnel de soutien nécessaire.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 19 MAI 1976  
(62)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Vancouver à 10 h 07 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Pearsall, Skoreyko et Whittaker.

*Témoins:* De la *Pacific Trollers Association*: M. Wilson J. Dunan, président; M. Fredric Yeung, directeur. Du *Syndicat international des débardeurs*: M. D. C. Lomas, premier vice-président. De la *fraternité des Indiens de la Colombie-Britannique*: M. Lonnie Hindle, coordonnateur. De la *Canadian Merchant Service Guild*: capitaine Maury Sjoquist, secrétaire-trésorier adjoint.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les transports au Canada (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

M. Yeung fait une déclaration; M. Yeung et M. Dunan répondent ensuite aux questions.

M. Lomas répond aux questions.

M. Hindle fait une déclaration et répond aux questions.

Le capitaine Sjoquist fait une déclaration et répond aux questions.



At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### AFTERNOON SITTING (63)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Vancouver at 2:12 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Pearsall, Skoreyko and Whittaker.

*Witnesses: From the Seafarers International Union:* Mr. E. P. Himes, H.Q. Representative West Coast; Mr. Andrew Boyle, Dispatcher. *From the B.C. Council of Marine Carriers:* Mr. J. A. Pollock, President. *From the B.C. Chamber of Shipping:* Mr. J. A. Stranam, President; Mr. Ron Sutherland, Vice-president; Mr. Maurice Fellis, Co-Director; Mr. Maynard Richardson, Co-Director. *From the Transportation Committee, Board of Trade:* Captain Neil Gow, Vice-President. *From the Fishing Vessel Owners Association:* Mr. G. R. Morgan, Secretary; Captain A. Radic, Vessel Owner; Captain B. Wright, Vessel Owner.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mr. Himes made a statement and assisted by Mr. Boyle answered questions.

Mr. Wright made a statement and assisted by Mr. Radic answered questions.

Captain Gow made a statement and answered questions.

Mr. Stranam made a statement and assisted by Messrs. Sutherland, Fellis and Richardson answered questions.

Mr. Pollock made a statement and answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (63)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Vancouver à 14 h 12 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Goodale, Harquail, Huntington, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Pearsall, Skoreyko et Whittaker.

*Témoins: Du Syndicat international des gens de mer:* M. E. P. Himes, A.C. représentant de la côte Ouest; M. Andrew Boyle, expéditeur. *Du B.C. Council of Marine Carriers:* M. J. A. Pollock, président. *Du B.C. Chamber of Shipping:* M. J. A. Stranam, président; M. Ron Sutherland, vice-président; M. Maurice Fellis, codirecteur; M. Maynard Richardson, codirecteur. *Du comité des transports, Chambre de commerce:* Capitaine Neil Gow, vice-président. *De l'association des propriétaires de bateaux de pêche:* M. G. R. Morgan, secrétaire; Capitaine A. Radic, propriétaire de bateau, capitaine B. Wright, propriétaire de bateau.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur les transports au Canada (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

M. Himes fait une déclaration; M. Himes et M. Boyle répondent ensuite aux questions.

M. Wright fait une déclaration; M. Wright et M. Radic répondent ensuite aux questions.

Le capitaine Gow fait une déclaration et répond aux questions.

M. Stranam fait une déclaration; MM. Stranam, Sutherland, Fellis et Richardson répondent ensuite aux questions.

M. Pollock fait une déclaration et répond aux questions.

A 18 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, May 19, 1976

[Texte]

• 1000

**The Chairman:** I see we have a quorum. First I would like to welcome all those groups of witnesses who agreed to appear before us today and we will be having public meetings this morning and this afternoon from 2.00 p.m. until 5.00 p.m. We are already a little late. However, first we have with us the Pacific Trollers Association, represented by Mr. Wilson J. Dunan, who is president of the Association. I would like to ask him to join us here in front with any of his officials that he might care to bring. Next to Mr. Dunan is Mr. Fred Yeung who is the Manager of the Association and I understand Mr. Yeung has an opening statement after which the President, Mr. Dunan, is prepared to answer any questions that the Committee might ask. Mr. Yeung.

**Mr. Frederic Yeung (Manager, Pacific Trollers Association):** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, on behalf of the troll fishermen who are fishing off-shore on the West Coast, I wish to talk on a few subjects that are of concern to them.

First I will speak on the phasing out of the existing Loran A to Loran C due to be completed by July 1979 on the West Coast. Both Canadian and American fishermen have been extremely concerned with the shortening of the transition period from the original plan of 10 years to two years when both Loran A and Loran C will be functioning. This shortened overlapping period will cause serious problems to off-shore fishermen of both countries.

A number of bona fide manufacturers have said that the shortened period will not be adequate for the manufacturing and marketing of sufficient quantities of new Loran C equipment of acceptable quality at reasonable prices. This will inevitably result in fishermen having to purchase unreliable equipment at high prices or choose to do without the navigation aid.

Another practical problem concerns the recharting of fishing co-ordinating data from Loran A to Loran C co-ordinates. As it is, navigational charts are difficult enough to obtain in the market. The problem will be accentuated when all the off-shore fishermen have to obtain new Loran C charts and to convert the existing fishing co-ordinating data on their old charts to the new ones. This can only be done by having both Loran A and Loran C operating and synchronized on line together, and it will be a long and tedious job to try to convert a number of years experience from one form of data to a new form. Furthermore, too short a transition period will be an added financial burden on off-shore fishermen, as they do not have adequate time to amortise their considerable outlay in Loran A equipment, which will become obsolete and worthless through the change. We submit, therefore, that a 10-year overlapping period is required to ensure a smooth conversion and to alleviate the financial burden on fishermen. We hope the government will, in co-ordination with the U.S. government, accede to a reasonable request by the fishermen.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 19 mai 1976

[Interprétation]

**Le président:** Nous avons le quorum. J'aimerais tout d'abord remercier tous les groupes qui ont accepté de comparaître aujourd'hui devant nous et préciser que nos réunions publiques se poursuivront cet après-midi de 14 à 17 heures. Déjà un peu en retard, nous commencerons par l'Association de pêche à la traîne du Pacifique (*Pacific Trollers Association*) que représente son président, M. Wilson J. Dunan. Je lui demanderais de s'approcher avec les personnes dont il souhaite être accompagné. A côté de M. Dunan, M. Fred Yeung, directeur de l'association, fera certaines observations préliminaires avant que M. Dunan ne réponde aux questions que souhaiteront lui poser les membres du Comité. Monsieur Yeung.

**M. Frederic Yeung (Directeur, Pacific Trollers Association):** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je voudrais, au nom des pêcheurs à la traîne qui opèrent au large de la côte Ouest, signaler certains de nos sujets de préoccupations.

Tout d'abord le remplacement du Loran A par le Loran C d'ici juillet 1979. Le raccourcissement de la période de transition inquiète énormément les pêcheurs canadiens et américains. En effet il ne s'agit plus de dix ans mais de deux. Cela causera de gros problèmes aux pêcheurs hauturiers de nos deux pays.

Bien des fabricants sérieux ont déclaré que ces délais ne suffiraient pas pour fabriquer et commercialiser en quantités suffisantes et à des prix raisonnables le matériel Loran C nécessaire. Cela obligera sans nul doute les pêcheurs à acheter du matériel de qualité douteuse à des prix très élevés ou à se passer des dispositifs d'aide à la navigation.

Autre problème pratique, l'établissement de nouvelles cartes avec les coordonnées Loran C. Il est déjà assez difficile aujourd'hui d'obtenir les cartes de navigation et le problème sera multiplié lorsque tous les pêcheurs hauturiers voudront se procurer les nouvelles cartes Loran C pour convertir leurs coordonnées selon le nouveau système. Cela n'est possible que si l'on utilise pendant un certain temps à la fois le loran A et le loran C car il faudra beaucoup de temps et de patience pour s'habituer à une nouvelle forme de données. D'autre part, une période de transition trop courte coûtera encore plus cher aux pêcheurs car ils n'auront pas le temps d'amortir les capitaux énormes qu'ils ont investis dans le Loran A qui doit maintenant disparaître. Nous estimons donc qu'une période de transition de 10 ans est nécessaire si l'on veut que ce changement se fasse sans trop de heurts. Nous espérons que le gouvernement, en coordonnant ses efforts avec ceux des États-Unis, accèdera à cette requête raisonnable des pêcheurs.



[Text]

[Interpretation]

## • 1005

Our second concern is with the inadequate facilities available to the Coast-Guard for air and sea search and rescue on the West Coast. The requirement for more and better search and rescue facilities to permit all-weather, round-the-clock capability has been long overdue, and we hope the government will review its priorities to allocate the much needed funds in this direction.

On a similar subject, our association has long pointed out some inherent problems in replacing lighthouse keepers with complete automation. We have strongly argued in favour of retaining lighthouse keepers because they have been performing functions that automated lighthouse cannot, particularly in the face of inadequate search and rescue facilities. A recent event on the West Coast will exemplify the validity of our point of view. During the herring season, earlier this year, the crew members of fishing vessel Bruce No. 1, which sank off the Cape Beale lighthouse, were rescued through heroic efforts by the lighthouse keeper. We submit that instead of phasing out the lighthouse keeper, we should equip him with adequate facilities and up-to-date equipment.

On the subject of marine safety concerning the West Coast herring fishery, our fishermen are disturbed by the many well-intentioned but misguided suggestions and opinions expressed by persons not directly involved in the fishery. On various occasions recently representatives of various groups of fishermen, who probably represent more than 85 per cent of the vessel operators on the West Coast, have met to review the problem of accidents during the herring season. We concurred that, basically, the majority of the fishing vessels are safe; the problem appears to be, by and large, the result of human errors, especially when some of the operators have had no previous experience in operating off the West Coast in what is practically a winter fishery.

Our fishermen fully support any effort to promote marine safety, but we wish to emphasize to the government that in devising measures dealing with the problem they should recognize the realities of the West Coast fishery, and should be sensitive to the practical requirements of the fishermen and the fishing fleet. The West Coast fishing industry, whilst having the normal share of hazards, has had a good history of safety. It would be a disaster to the bona fide fishermen if remedies to a topical problem were to prejudice the well-being of an established industry. We request that the government consult the fishermen themselves in any review of safety regulations applicable to fishing vessels.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Yeung.

We are faced again with the same problem: in order to have as many witnesses as possible today, I would ask that the questions and answers be kept as short as possible, because we will have to limit the time available to the witnesses to approximately 30 minutes.

Deuxièmement, nous jugeons que les installations et le matériel des garde-côtes sont insuffisants pour les opérations de sauvetage de la côte ouest. Il y a bien longtemps que l'on devrait avoir le matériel voulu pour assurer un service de sauvetage permanent et opérationnel par n'importe quel temps et nous espérons que le gouvernement révisera l'ordre de ses priorités pour prévoir les fonds nécessaires à cette fin.

Parallèlement, voici longtemps que notre association a mis le doigt sur certains des problèmes que pose le remplacement de gardiens de phare, par des systèmes entièrement automatiques. Nous sommes convaincus qu'il est préférable de garder les gardiens de phares car ils s'acquittent de fonctions qu'un phare automatique ne pourrait remplir, surtout que les services de sauvetage sont insuffisants. Je vais vous citer un exemple récent survenu sur nos côtes. Au début de l'année, au cours de la saison du hareng, les membres de l'équipage du bateau de pêche *Bruce I* qui a coulé au large du phare du Cap Beale ont été sauvés grâce aux efforts héroïques du gardien de phare. Aussi, plutôt que de remplacer les gardiens de phare, nous devrions leur fournir le matériel moderne voulu.

Quant à la sécurité de la pêche au hareng sur la côte ouest, nos pêcheurs regrettent que certaines personnes bien intentionnées mais mal avisées et mal informées fassent certaines déclarations. En effet, à diverses occasions récemment, des représentants de groupes de pêcheurs qui comptent probablement pour 85 p. 100 des marins de la côte ouest, se sont réunis pour examiner le problème des accidents au cours de la saison du hareng. Nous avons convenu qu'en général, la majorité des bateaux de pêche étaient sûrs et qu'en gros le problème semblait résulter d'erreurs humaines, surtout lorsque certains marins n'ont pas l'expérience de la pêche sur la côte ouest qui est pratiquement une pêche d'hiver.

Nos pêcheurs sont tout à fait d'accord pour promouvoir la sécurité maritime mais nous voudrions que le gouvernement comprenne bien qu'en préparant des mesures visant à régler ce problème, il doit s'informer exactement de ce qu'est la pêche sur la côte ouest et tenir compte des exigences pratiques des pêcheurs. En effet, sur la côte ouest, l'industrie de la pêche, si elle a connu comme les autres certains accidents, peut se féliciter de son degré de sécurité. Il serait désastreux pour les pêcheurs sérieux que certains remèdes viennent en fait menacer une industrie prospère. Nous demandons donc que le gouvernement consulte les pêcheurs eux-mêmes lorsqu'il s'avisera d'arrêter les règlements de sécurité applicables aux bateaux de pêche.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, beaucoup, monsieur Young.

Toujours le même problème, pour avoir le temps d'entendre autant de témoins que possible aujourd'hui, je vous demanderais d'abréger au maximum les questions et réponses car nous ne pourrions accorder à chaque témoin qu'environ 30 minutes.

[Texte]

I have first on the question list Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. I will try to be as brief as possible. I want to express our thanks to the two witnesses from the Trollers Association who are with us this morning.

Perhaps, gentlemen, I could ask two questions in one, and then just ask for your comments on the points I have raised. In particular, with the conversion from Loran A to Loran C, you have indicated two problems: one, the availability of equipment; and two, the cost of that equipment. I wonder whether you could be a little bit more precise to indicate what the supply problems might be. For example, is it physically impossible for you to acquire the necessary hardware in the two-year period, and could you give us some idea of how expensive the conversion would be for the average member of your Association? I take it that you generally support the conversion but are concerned about the time frame, and I would appreciate a little more detail on those two points.

• 1010

On the other general topic that you have raised, the question of search and rescue, I think your remark with respect to consultation with fishermen is very well taken. I know in the House of Commons from time to time we get the suggestion thrown to us that the fishermen are all agreed upon the kind of regulation that is needed and that really it is just a matter of the government's forging ahead and applying the regulations and all would be well. I take it from what you have said that there may well be some disagreement amongst fishermen as to just what the proper kind of regulation might be, and I would appreciate it if you could in the time that is available give us, if you can, some specific idea of where you see changes being necessary in the system of regulations we already have, which, as I understand it, is one of the best in the world. I would be interested to know where specifically you see changes being necessary.

Let me say that I agree with your general principle that fishermen generally should be involved in the development of the precise shape and form of those particular regulations.

Mr. Chairman, there are a whole variety of other things I would like to ask our two witnesses. I apologize for the restrictions on the time and would welcome their comments on the two or three points that I have raised.

**The Chairman:** Mr. Dunan.

**Mr. Wilson J. Dunan (President, Pacific Trollers Association):** Thank you, Mr. Chairman. On the transition period from Loran A to Loran C, I agree with the comment that we have no disagreement with the changeover, because it is a much more accurate—I will not go into the technical part of it, but, yes, we do agree with the changeover. It is the time period we do not agree with.

I went to Fish Expo last year in Seattle, and you go around to the different manufacturers of the displays and try to pinpoint the exact cost and the availability of sets. If sets were being manufactured today in the magnitude that it would take to suffice all the fishermen, I would say yes, but they do not have a concrete—how would I put it?—type of set needed that would supply the so-called frequency type of thing that is needed in this Loran C.

[Interprétation]

Premier sur ma liste, M. Goodale.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. J'essaierai d'être aussi bref que possible. Je voudrais tout d'abord remercier les deux témoins de l'Association des chalutiers et peut-être leur poser deux questions en une seule.

Pour ce qui est de la conversion du Loran A au Loran C, vous avez signalé deux problèmes: tout d'abord, la disponibilité de l'équipement; deuxièmement, le coût de cet équipement. Pourriez-vous nous préciser quels seraient les problèmes. Par exemple, vous est-il physiquement impossible d'acquérir en deux ans le matériel voulu et pouvez-vous nous donner une idée du coût de cette conversion pour la moyenne des membres de votre association? Je conclus qu'en général vous seriez d'accord avec le principe mais que les délais vous inquiètent et je vous serais reconnaissant de préciser ces deux points.

Vous avez d'autre part soulevé le problème des opérations de sauvetage et je crois que votre remarque quant à la consultation auprès des pêcheurs est très juste. Je sais qu'à la Chambre des communes de temps en temps on nous déclare que les pêcheurs sont tous d'accord sur le genre de règlement nécessaire et il suffit en fait que le gouvernement l'établisse pour que tout se passe bien. Or, d'après ce que vous venez de dire, il semble que tous les pêcheurs ne sont pas d'accord sur le genre de règlement à adopter et j'aimerais que, si possible, vous nous disiez où il serait à votre avis nécessaire de modifier la réglementation actuelle qui, si je ne m'abuse, est une des meilleures au monde. Pouvez-vous nous donner des exemples précis de ce qu'il faudrait modifier?

Je vous dirais que je suis bien d'accord avec vous sur le principe de consultation avec les pêcheurs au moment d'élaborer et de formuler ce genre de règlements.

Monsieur le président, je voudrais interroger nos deux témoins sur des tas d'autres choses et j'espère qu'ils nous excuseront du peu de temps dont nous disposons. J'aimerais qu'ils me répondent sur ces deux ou trois points.

**Le président:** Monsieur Dunan.

**M. Wilson J. Dunan (président, Association des chalutiers du Pacifique):** Merci, monsieur le président. Quant à la conversion du Loran A au Loran C, en effet, nous ne nous y opposons pas car c'est un système beaucoup plus fiable. Je n'entrerai pas dans les détails techniques mais nous sommes certainement d'accord sur le principe du changement. Toutefois nous ne pouvons accepter les délais prévus.

Je suis allé l'an dernier à Fish Expo à Seattle et ai essayé de me faire une idée du coût exact et de la disponibilité des appareils. Si ceux-ci devaient être fabriqués aujourd'hui en nombre voulu pour satisfaire tous les pêcheurs, je dirais d'accord, mais il n'existe pas encore concrètement d'appareil qui puisse donner le genre de fréquence requis par le système Loran C.



[Text]

**Mr. Goodale:** This is American equipment? Do we make it in Canada or . . .

**Mr. Dunan:** You are not looking at Canadian manufacture anyway, you are looking at American sets. This is where it is coming from. When the time comes for them to put these out it is going to have to mean enlarging their facilities, and therefore they are going to have to spread the cost of this set to cover such a short time that . . .

The new Loran set I bought four or five years ago. a Furuno made in Japan, was in the neighbourhood of \$1,100. The closest we can get to it now would be in the neighbourhood of \$2,200 or \$2,300 for the basic Loran set—that is not the automatic tracker or anything like this.

But more than that, not so much in our business but in what we call the “dragger,” the bottom fishing boat where they fish rock piles, which is very critical to losing gear, they have co-ordinates worked out so that they can get through these rock piles. To transfer those co-ordinates—I am not talking about one co-ordinate, I am talking about hundreds of places they fish up and down the coast where hooking up on a rock pile is quite a considerable outlay when they lose their gear—to work all these into another type of co-ordinate without having an overlapping period to work the two, A and B, together, would cause a terrific hardship. To go from one to the other, as I say, in two years, when you would have to have a period of—well, we suggest 10 years, but we certainly would be grateful for—two years is not entirely . . .

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Goodale. Mr. Forrestall.

• 1015

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, may I ask the witness to respond briefly, if he could, to the other question about search and rescue. I know it is a big question and I would appreciate it if he could give me . . .

**The Chairman:** Order, please. We have gone a bit over. Maybe we can keep that in mind and maybe one of the other questioners would like to expand on that, but I will just keep it here, if you do not mind, Mr. Goodale. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I will ask about search and rescue too, Mr. Chairman. Just to pursue this a bit further, has anybody bothered to explain to you why you have gone from the 10-year period? You make the observation that you had not been consulted with respect to this. Is that just your association, or were the associations generally not consulted?

**Mr. Dunan:** Are you talking about . . .

**Mr. Forrestall:** The phase-in period of the Lorau system.

**Mr. Dunan:** We tried this quite a few times, but the answer we get is that Canada has to go along with the United States because it is a United States Coast Guard set-up and it is primarily, as I understand it, American money. Therefore Canada just agrees, I guess, with the type of arrangement the Americans are making. Any time we make representations on it, this is what we come up with again.

**Mr. Forrestall:** How many boats are we talking about at \$2,400 a shot? How many boats are there fishing on the Coast? Do you have any idea?

[Interpretation]

**Mr. Goodale:** C'est du matériel américain? Le fabriquons-nous au Canada ou . . .

**Mr. Dunan:** De toute façon il ne s'agit pas de fabrication canadienne mais d'appareils américains. C'est de là qu'ils nous viennent. Quand il leur faudra produire ces appareils, ils devront agrandir leurs installations et répercuter les coûts de ce bref délai.

Le nouvel appareil Loran que j'ai acheté il y a quatre ou cinq ans coûtait quelque \$1,100. Il s'agissait d'un Furuno fabriqué au Japon. Aujourd'hui il faudrait compter de \$2,200 à \$2,300 pour l'appareil Loran le plus simple, ni automatique ni rien.

Mais bien plus, pas tellement pour nous, mais pour les petits chalutiers, la pêche au poisson de fond qui se fait dans les rochers où l'on risque beaucoup de perdre son gréement, les coordonnées sont établies pour leur permettre de passer à travers ces rochers. Aussi la conversion de ces coordonnées—il ne s'agit pas simplement d'un mais de centaines de lieux de pêche où accrocher ses filets sur un rocher représente des sommes considérables—sans période de transition pendant laquelle les deux systèmes seraient utilisés ensemble serait effroyable pour les pêcheurs. Cette conversion en deux ans—alors que nous suggérons qu'il en faut dix—n'est pas du tout satisfaisante.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Goodale. Monsieur Forrestall.

**Mr. Goodale:** Monsieur le président, puis-je demander au témoin de répondre brièvement à mon autre question sur le sauvetage. Je sais que c'est une grosse question et j'aimerais qu'il me donne . . .

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons déjà dépassé un peu votre temps. Peut-être pourrait-on garder ce problème à l'esprit si un autre député voulait poursuivre là-dessus mais, monsieur Goodale, je ne pense pas pouvoir vous laisser plus de temps. Monsieur Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Je voulais justement, monsieur le président, revenir sur le sauvetage. Toutefois, j'aimerais d'abord que vous me disiez si l'on ne vous a jamais expliqué pourquoi ce délai de dix ans avait été raccourci? Vous dites que l'on ne vous a pas consulté à ce sujet. Est-ce que cela s'applique uniquement à votre association ou est-ce la règle générale?

**Mr. Dunan:** Vous parlez de . . .

**Mr. Forrestall:** La conversion du système Loran.

**Mr. Dunan:** Nous avons essayé à plusieurs reprises, mais l'on nous a toujours répondu que le Canada devait suivre les États-Unis, car il s'agit du service garde-côtes américain et, essentiellement, d'après ce que j'ai pu comprendre, d'un financement américain. C'est ce que l'on nous répond chaque fois que l'on soulève la question.

**Mr. Forrestall:** Pour combien de bateaux cela représentera-t-il \$2,400? Combien y a-t-il de bateaux de pêche sur la côte? Avez-vous une idée?

[Texte]

**Mr. Dunan:** Anybody fishing offshore today, if you are going to compete with the other boats—you are talking about the complete offshore fishery, which would be the draggers, the halibut boats; 1,000 boats, 2,000 boats.

**Mr. Forrestall:** Two thousand boats?

**Mr. Dunan:** I think you are talking more in the 2,000 plus range.

**Mr. Forrestall:** It would be over 2,000. That is a hell of a lot of money to lay out.

**Mr. Dunan:** And also, as somebody else in the industry indicated, you have not had any time to capitalize on your original investment yet before you are looking at another transition of outlay again.

**Mr. Forrestall:** Coming back a little closer to Mr. Goodale's question about search and rescue and about changes in your system, I was interested in again your comment with respect to the lack of consultation and the lack of co-operation from the government agencies and the fishermen themselves with respect to the development of new regulations and new standards. For example, the suggestion that certification might be tightened up a bit more and it might be lowered to include a lot of the smaller boats that now do not require certification. Have you been consulted in this area and do you have any comments with respect to it?

**Mr. Dunan:** You are talking about certification. I believe you mean inspection regulations. Is that correct?

**Mr. Forrestall:** No, your own licence. I presume that you are licensed.

**Mr. Dunan:** There are two types of boats. You have a boat in tonnage with a breakdown of 15 tons and over, this is under steamboat inspection, and under that you are still registered with the MOT as a licensed vessel, but I do not think it is going to solve the problem because I think if you will look back into your accidents you will see that the majority of the boats where there was the greatest loss of life were boats that were already under steamboat inspection.

**Mr. Forrestall:** They were. So, you agree generally and you have indicated that it is largely human error. How do we overcome that and what would you like to see done? What in your judgment would be the best way of overcoming the human error problem?

**Mr. Dunan:** First of all, I would like to see, which is an impossible thing, the over-reaction of the news media and the public to things. Just the other day, for instance, something which affected us very greatly was that an aircraft went down. Four people were lost. There was no flight plan filed. They did not have an automatic beeper on it, which it was required to have. All the aircraft in the air-sea rescue were out hunting for that aircraft and one of our vessels caught fire off Estevan Point. There was a Coast Guard vessel from Casino and *JB Reed*, which is a fisheries research vessel, out searching all night, plus quite a number of our own vessels, and at daylight they called the search off because there was no aircraft available for the search. Now, you know, when an aircraft goes down with four people and there are a few fatalities in the herring industry, it is all blown out of proportion. This too is a problem as much as anything else.

[Interprétation]

**M. Dunan:** Quiconque pêchent aujourd'hui au large, s'il veut rester compétitif avec les autres bateaux—il s'agit en fait de toute la pêche en haute mer, à savoir les chalutiers et les bateaux de pêche au flétan, soit, 1,000, 2,000 bateaux.

**M. Forrestall:** Deux mille bateaux?

**M. Dunan:** Oui, je crois que c'est au minimum 2,000.

**M. Forrestall:** Plus de 2,000. Cela représente en effet un énorme investissement.

**M. Dunan:** D'autre part, comme disait un pêcheur, on n'a pas encore pu amortir le premier investissement qu'il faut en envisager un autre.

**M. Forrestall:** Pour revenir à la question de M. Goodale, vous avez indiqué que personne n'était jamais consulté et que les organismes gouvernementaux n'essayaient pas de demander aux pêcheurs de collaborer à l'établissement d'une nouvelle réglementation et de nouvelles normes. Par exemple, pour ce qui est de l'immatriculation d'une quantité de plus petits bateaux, qui ne sont pas encore immatriculés, vous a-t-on consulté et avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

**M. Dunan:** Vous parlez d'immatriculation. Je crois que vous voulez dire réglementation relative à l'inspection. N'est-ce pas?

**M. Forrestall:** Non, je parle de votre permis. Je suppose que vous avez un permis.

**M. Dunan:** Il y a deux types de bateaux: tout d'abord, les 15 tonnes et plus qui relèvent de l'inspection des bateaux à vapeur; ils sont immatriculés auprès du ministère des Transports qui délivrent un permis mais je ne pense pas que cela puisse résoudre le problème car si vous examinez les statistiques, vous constaterez que la majorité des accidents mortels sont survenus à bord de bateaux ayant subi l'inspection en question.

**M. Forrestall:** Ah! Donc, vous affirmez que c'est en général dû à des erreurs humaines. Comment peut-on y remédier à votre avis? Quelle serait selon vous la meilleure façon d'éviter l'erreur humaine?

**M. Dunan:** Tout d'abord, j'aimerais, mais c'est impossible, que les media d'information et le public cessent de réagir de façon disproportionnée. L'autre jour, par exemple, un accident nous a tous touchés. Un avion s'est écrasé. Quatre morts. Le plan de vol n'avait pas été signalé. L'avion n'avait pas l'équipement de sécurité voulu à bord. Tout notre matériel de sauvetage par air et par mer est parti à la recherche de cet avion alors qu'un de nos navires a pris feu au large d'Estevan Point. Un bateau garde-côte de Casino et le *JB Reed*, spécialisé dans le sauvetage des bateaux de pêche, ont passé la nuit à parcourir les eaux à la recherche de l'avion comme membre de nos propres bateaux. Le jour levé on a abandonné car il n'y avait pas d'avion disponible pour faire des recherches. Alors, vous savez, lorsqu'un avion tombe à l'eau avec 4 personnes et que la pêche au hareng fait quelques victimes, on grossit tout démesurément. C'est donc là aussi un problème.



[Text]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Forrestall. Mr. Lee.

• 1020

**Mr. Lee:** Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to thank the witnesses for appearing in front of this Committee here this morning. Search and rescue on the West coast has been the subject of members' remarks both in and out of the House. Members on the other side of the House have been questioning the government very much to rationalize this whole policy respecting search and rescue. It is under consideration now. It makes very little sense to have many departments looking after the problem when what we need is one co-ordinated body that is responsible for the whole problem of search and rescue.

I do not really want to go into the problems; you know them better than I do. But there are a couple of things that you did raise that I would like to cover and that is with respect to the coverage from land to sea. As you indicated, the M.S. Coast Guard has a two-year lead time on that. Your counterparts in the United States, the American fishermen, also have the same problem in the sense that they cannot get the equipment and it is also very expensive for them. I understand that the position of the government is that, as equipment is difficult to obtain and as it is very expensive, the government would be amenable to proceeding but, you know, not to do this within such a short space of time. Have you had any consultations with your American counterparts on this because they are experiencing the same difficulty?

**Mr. Dunan:** Yes, Mr. Lee, we have exchanged correspondence and have had verbal talks with our counterparts on the other side. They are as much concerned about this as we are, if not more. I guess I would say more, because it is their country that is installing this new set-up. We kind of feel that we are at a loss up here.

**Mr. Lee:** Of course, we have tied in with them. but that may be...

**Mr. Dunan:** Yes.

**Mr. Lee:** ... part of the problem. Maybe we should start lobbying with the American senators.

The other point you raised concerned the fisheries and losses during the herring season out here on the West coast. You indicated that you would like consultation with the government, particularly through the Ministry of Transport, on the regulations regarding standards with respect to ships.

It is my understanding from speaking with Mr. George Gray in Ottawa, who regularly consults with Mr. Buchanan who is based here in Vancouver, that they would be quite willing to meet with any groups at any particular time. Have you had any difficulties in contacting them? I am sure that they would welcome your suggestions and recommendations, particularly in light of what you have said, that you felt that it was more a matter of seamanship as opposed to the safety standards of the ship and the regulations.

**Mr. Dunan:** Yes, we have no quarrel with MOT and we have no quarrel with the facilities as they are, but they are inadequate; there are not enough of them.

[Interpretation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Forrestall. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais également remercier les témoins d'être venus ce matin. Voici déjà longtemps qu'à la Chambre ou dans d'autres enceintes les députés parlent des opérations de sauvetage sur la côte Ouest. Les députés de l'opposition interrogent sans cesse le gouvernement sur sa politique à ce sujet. La question est actuellement à l'étude. Il est assez stupide que beaucoup de ministères examinent le problème alors qu'il nous faudrait en fait un organisme unique responsable de tout ce problème de sécurité et de sauvetage.

Je ne voudrais pas revenir sur les détails, vous les connaissez mieux que moi. Mais vous avez abordé une ou deux questions sur lesquelles j'aimerais revenir. Vous avez dit que, pour ce qui est de la convention du système LORAN AAC, les garde-côtes des États-Unis ont en fait deux ans d'avance. Vos homologues américains rencontrent les mêmes difficultés que vous car ils ne peuvent obtenir l'équipement voulu et cela leur coûte très cher. Je crois que le gouvernement convient qu'il est difficile d'obtenir cet équipement coûteux et qu'il serait disposé à faire preuve d'une certaine souplesse quant au délai. Avez-vous consulté les pêcheurs américains à ce sujet, car ils se trouvent devant le même problème?

**M. Dunan:** Oui, monsieur Lee, nous avons échangé correspondance et entretiens avec nos homologues américains. Cela les inquiète tout autant que nous, sinon plus. Je dirais d'ailleurs plus car c'est leur pays qui installe ce nouveau système. Ici on se trouve un peu perdu.

**M. Lee:** Bien sûr nous sommes liés à eux, mais peut-être...

**M. Dunan:** Oui.

**M. Lee:** ... est-ce une partie du problème. Peut-être devrions-nous essayer de faire pression sur les sénateurs américains.

D'autre part vous avez parlé des victimes de la pêche au hareng sur la côte Ouest. Vous nous avez dit que vous aimeriez que le gouvernement consulte les pêcheurs, et particulièrement le ministère des Transports, quand il s'agit de réglementations et de normes s'appliquant aux navires.

J'ai cru comprendre dans les entretiens que j'ai pu avoir avec M. George Gray, à Ottawa, qui consulte régulièrement M. Buchanan ici à Vancouver, qu'il serait tout à fait disposé à rencontrer n'importe quand les représentants de groupes intéressés. Avez-vous eu du mal à contacter le ministre? Je suis sûr qu'il serait très réceptif à vos suggestions et recommandations, surtout après ce que vous avez dit, à savoir que cela vous semblait être plus une question d'hommes que de normes de sécurité et de réglementation.

**M. Dunan:** Oui, nous ne critiquons pas le ministère des Transports ni les services qui existent, même s'ils sont insuffisants; il en faut plus.

[Texte]

**Mr. Lee:** What do you mean by "inadequate"? Do you mean on the government's part?

**Mr. Dunan:** Yes, the amount of equipment available, let us put it that way. For instance, the performance of the lifeboat in the rescue of the *Bruce I* was fantastic. There is no rescue service in the world that could perform any better than that. But at the moment, I am sitting at international talks with the Americans and discussing this fleet that is now fishing at the southern end of Vancouver Island, which is in an area that is serviced primarily by the United States Coast Guard in a joint type of agreement between Canada and United States.

Now, it is quite possible that these talks can go the other way, and this fleet that is working off the southern end of Vancouver Island will be moved up into the central area off British Columbia where it is not accessible to American Coast Guard coverage. They play a major role in our fisheries on the lower end of Vancouver Island. The central and upper part of British Columbia is so far away from any facility that...

**Mr. Lee:** I see my Chairman is giving me the eye so I think I will close and probably await some of those more specific comments from my colleague, Jack Pearsall, who, as you know, comes from Powell River. Thank you.

• 1025

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, yesterday and the day before when we were meeting with the Coastguard people and looked at their charts and records and listened to their reports, I was interested in a comment that came in the submission about a lack of consultation. I presume that refers to the matter of equipping craft with Loran, but there was some kind of inquiry made as a result of a number of incidents, particularly with the herring fishery. Did your Association and others make their submissions to that inquiry?

I got the impression that it is not only the matter of instability of the boats themselves, particularly the drum seiners, but that there was a large element of lack of caution and precaution, in fact even some dumb operating, which resulted in incidents; the fishermen themselves were not conducting themselves in a manner that would lead to a minimum number of incidents.

Did your Association and your members make some input into the inquiry as a result of these incidents? Are they conscious of the causes of the incidents that have occurred, including a number of fatalities? In other words, have your boys learned a lesson from what occurred?

We were told that the lucrativeness of the herring roe operation lent itself to an almost total dropping of caution and precaution and a misuse of equipment that was unstable in the first place. Are your people aware of this? Are they taking measures themselves individually and is your Association, or what?

**Mr. Dunan:** As far as being consulted and holding meetings is concerned, yes, there has been a number of meetings we attended, and representation from all segments of the industry.

[Interprétation]

**M. Lee:** Que voulez-vous dire par «insuffisants»? Vous voulez dire la contribution du gouvernement?

**M. Dunan:** Oui, le matériel disponible, si vous voulez. Par exemple l'équipe qui est intervenue dans le sauvetage du *Bruce I* a été extraordinaire. Aucun autre service de sauvetage dans le monde s'en serait mieux tiré. Mais j'ai actuellement des pourparlers internationaux avec les Américains où il est question de la flottille de pêche à l'extrémité sud de l'île de Vancouver que couvre essentiellement la garde côtière des États-Unis suite à un accord entre le Canada et les États-Unis.

Eh bien, il est très possible que la situation se renverse et que cette flotte qui pêche au large de la pointe sud de l'île de Vancouver soit déplacée et regagne la région centrale au large de la Colombie-Britannique où elle ne sera plus couverte par les garde-côtes américains. Elle joue un rôle primordial au sud de l'île de Vancouver. Le centre et le nord de la Côte de la Colombie-Britannique sont si éloignés de toute installation que...

**M. Lee:** Je vois que le président me regarde; je crois donc que je vais en rester là et laisser mon collègue, Jack Pearsall, qui vient comme vous le savez de Powell River, obtenir de plus amples précisions. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Lee. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la remarque faite par le témoin dans son exposé au sujet du manque de consultation m'a beaucoup intéressé puisque nous avons rencontré le personnel de la garde-côtière hier et avant-hier et que nous avons eu l'occasion d'examiner ses tableaux et dossiers. J'ai supposé que vous vouliez parler de l'installation d'équipement Loran sur vos bateaux. Mais je crois me souvenir qu'il y avait eu une enquête quelconque à la suite de plusieurs accidents, surtout lors de la pêche au hareng. Votre Association avait-elle témoigné lors de cette enquête?

J'ai l'impression qu'il ne s'agit pas seulement de l'instabilité des bateaux même, surtout des seineurs à tambour, mais que ces accidents sont causés en grande partie par un manque de prudence et de précaution, je dirais même un peu de stupidité; ce sont les pêcheurs eux-mêmes qui n'agissent pas de façon à réduire au minimum le nombre d'accidents.

J'aimerais donc savoir si votre Association, vos membres, ont contribué à l'enquête tenue à la suite de ces accidents? Vos membres sont-ils conscients des causes des accidents qui se sont produits, dont certains ont été mortels? En d'autres termes, vos gars ont-ils tiré la leçon qui s'imposait?

Il a été dit que la pêche au hareng est si payante qu'on oublie presque totalement toute prudence et précaution et que l'on fait un mauvais usage d'un équipement qui est déjà instable. Vos membres sont-ils conscients de ce fait? Prennent-ils eux-mêmes des mesures pour remédier à la situation? Et que faites-vous à titre d'association?

**M. Dunan:** Pour ce qui est d'avoir été consultés et d'avoir été convoqués à des réunions, oui nous avons assisté à plusieurs réunions et tous les secteurs de l'industrie ont fait connaître leur opinion.



[Text]

You cannot legislate against a lunatic. There is nothing in this world, except maybe to get down on your knees and pray, that is going to do anything about that. What you can do is, I think, educate. You see, you have a type of fishery that is working on the west coast of Vancouver Island in the wintertime, but you have never worked there before. Our Association has been working on the west coast, an offshore fishery, and we have very, very few problems in this manner.

There are unforeseen things. A boat burned up the other night. Well, houses burn up, too. It is just a natural thing that is going to happen. But once people realize and respect the west coast as the west coast, I think you will find that the problem will be alleviated. You could take a 28-foot boat up there and never have any trouble, and you could take a 60-foot boat up there and sink it. It is the man behind the wheel and his own common sense that is going to solve this problem, not anything that can be legislated into the industry.

But as I say, our Association, and all the other segments of the industry, are certainly not against a safety precaution that should be followed in the fishing industry. But to impose regulations which would cost people—you know, some of them are not making that much money now—would not solve the problem, definitely.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Huntington.

• 1030

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Dunan, would your Association co-operate with a training program to increase the seamanship awareness if one were provided, either by the DOT or in conjunction with other organizations, or do you feel that one is needed particularly for winter fishing, which you acknowledge is new to many of the operators of boats?

**Mr. Dunan:** If you are referring to a hearing type of education, but as far as salmon trolling is concerned, our own fishermen are the instructors in Victoria and at Douglas College in Vancouver for that very reason, and we sponsor two educational programs in the winters now for deck hands, which I think would indicate that any program which would be brought into being we would only be too thankful for.

**Mr. Huntington:** Thank you. You mentioned in the statement practical requirements of fishermen. Could you list these for the Committee?

**Mr. Dunan:** Would you say that again, please?

**Mr. Huntington:** The practical requirements of fishermen have not been considered. What are the practical requirements that you see need consideration?

**Mr. Dunan:** In our industry alone, 20 per cent of the boats catch 80 per cent of the fish and that 20 per cent could afford a lot more than the 80 per cent could afford, but yet a regulations would be broad, it would take over the whole effect, it would take over the whole industry. Now how much can you afford?

[Interpretation]

Il est impossible d'interdire la folie par des lois. Il n'y a rien dans ce monde, sauf peut-être la prière, qui puisse remédier à ce genre de chose. Je crois néanmoins, que nous pouvons instruire les pêcheurs. Voyez-vous, le genre de pêche qui se fait sur la côte Ouest de l'Île de Vancouver se fait en hiver, alors que cela ne s'était jamais fait auparavant. Notre association travaille en collaboration avec les pêcheurs sur la côte Ouest et nous avons eu très peu de problèmes de cette façon.

Il y a néanmoins des imprévus. Un bateau a brûlé l'autre soir. Eh bien les maisons passent également au feu. C'est un phénomène naturel qui peut se produire. Toutefois, ce n'est que lorsque les pêcheurs se rendront compte que la côte Ouest est la côte Ouest que nous pourrions remédier au problème. On peut aller dans ces eaux avec un navire de 28 pieds et ne jamais avoir de difficulté, alors qu'on peut y aller avec un navire de 60 pieds et couler. C'est celui qui tient le gouvernail, avec son bon sens, qui peut résoudre le problème et non une loi qui s'appliquerait à l'industrie de la pêche.

Je l'ai déjà dit, notre Association et tous les autres secteurs de l'industrie ne s'opposent certainement pas aux mesures sécuritaires que devrait observer l'industrie de la pêche. Mais lorsqu'il s'agit d'imposer une réglementation qui coûtera de l'argent aux pêcheurs... vous savez certains ne gagnent plus beaucoup d'argent maintenant... alors le problème ne sera certainement pas résolu.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président. Monsieur Dunan, votre association prêterait-elle sa collaboration à un programme de formation visant à augmenter les connaissances maritimes du pêcheur si un tel cours était offert soit par le MOT ou en collaboration avec d'autres organismes. Croyez-vous qu'un tel cours soit nécessaire surtout pour la pêche d'hiver qui, comme vous venez de le reconnaître, est nouvelle pour nombre de pêcheurs?

**M. Dunan:** Vous parlez sans doute d'instruction de type traditionnel. En ce qui concerne la pêche au saumon, ce sont nos pêcheurs qui enseignent à Victoria et au Collège Douglas à Vancouver. Dans la même optique, nous parraisons deux programmes éducatifs l'hiver à l'intention des matelots. Vous pouvez donc voir que nous serions des plus heureux si l'on instaurait un programme de ce genre.

**M. Huntington:** Merci. Vous avez parlé dans votre déclaration des besoins d'ordre pratique des pêcheurs. Pourriez-vous nous les énumérer?

**M. Dunan:** Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

**M. Huntington:** On n'a pas pensé aux besoins pratiques des pêcheurs. À votre avis, quels besoins pratiques devons-nous examiner?

**M. Dunan:** Dans notre secteur, 20 p. 100 des navires prennent 80 p. 100 du poisson. Il va sans dire que ces 20 p. 100 peuvent se payer beaucoup plus que les autres 80 p. 100 des pêcheurs, alors que les règlements s'appliqueraient à l'ensemble de l'industrie. Il y a une limite à ce que qu'on peut se payer.

[Texte]

**Mr. Huntington:** So you are speaking of the economics of the marginal element of the fishery, or the ...

**Mr. Dunan:** The government should be sensitive to this when it starts looking—I hope they would not look—at imposing some type of regulation which would require you to do something to your boat.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, back to the Loran A to C conversion. We have Captain Buchanan here. I wonder whether there are technical considerations that we are not aware of and should be aware of and perhaps the Pacific Trollers Association have not been made aware of in this conversion. Is it tied in with the international marine structure that is approaching the West Coast? Does it have to be in a short period of time? I am very sympathetic to the 10 years you suggest as a conversion time. I wonder why the co-ordinants are not there for Loran C and if there is some technology concerning five years versus ten years. Just why have we found ourselves in this situation where this economic pressure is applied to this industry and to the small operators within the industry?

**Mr. Dunan:** The only reason that I have on this is that primarily Loran in itself is a long range aid to navigation and it is strictly an offshore type of navigational aid. I think maybe the consideration of the inshore fishermen has not been taken into consideration when the conversion table has been set up. This, as far as I can see, is probably the only reason. Deep sea vessels ...

**Mr. Huntington:** It is for deep sea vessels.

**Mr. Dunan:** ... would not suffer the same type of hardship as we would in this conversion.

**Mr. Huntington:** Does Loran A give you the accuracy and the safety features you need vis-à-vis C?

**Mr. Dunan:** Oh, no, the C is a much much better ...

**Mr. Huntington:** C is much better.

**Mr. Dunan:** The repeatability and the accuracy of Loran C is far superior to the Loran A, definitely.

**Mr. Huntington:** So it is to your advantage to have C.

**Mr. Dunan:** Oh, absolutely. As far as the type of equipment, definitely.

**Mr. Huntington:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington. Our last questioner will be Mr. Pearsall.

**Mr. Pearsall:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Dunan, it is great to see you again. We usually meet on the Fisheries Committee, but I am very happy to have you with us again today. There are one or two little questions I will fire at you and then you can answer me. I would like to know, going back to Loran, where are we at this moment? Have any of our fishermen invested in Loran C as yet? Have we started?

[Interprétation]

**M. Huntington:** Vous parlez donc des répercussions économiques pour l'élément marginal chez les pêcheurs, ou le ...

**M. Dunan:** Le gouvernement devrait tenir compte de cet aspect lorsqu'il commencera à examiner ... j'espère que le gouvernement ne pense pas imposer des règlements qui nous forceraient à apporter des améliorations à nos navires.

**M. Huntington:** Monsieur le président, pour revenir à la question de l'installation d'équipement Loran C en remplacement de l'équipement Loran A. Le capitaine Buchanan est ici. Je me demande s'il y a des aspects techniques que nous ne connaissons pas et que nous devrions connaître, aspects peut-être ignorés par la *Pacific Trollers Association*. Le nouvel équipement a-t-il quelque chose à voir avec la structure maritime internationale qui sera bientôt adoptée sur la côte ouest? Est-ce que la question a quelque chose à voir avec les délais? Je suis assez bien disposé à l'égard de votre proposition pour une conversion en 10 ans. Je me demande pourquoi nous n'avons pas toutes les données de la question se rapportant au Loran C et si c'est pour des raisons techniques que l'on adopterait un délai de cinq ans plutôt qu'un délai de 10 ans. Pourquoi en sommes-nous rendus à un point tel que les pressions économiques s'exercent sur cette industrie et sur les petits exploitants?

**M. Dunan:** La seule raison à laquelle je peux penser c'est que l'équipement Loran est principalement une aide de longue portée à la navigation, une aide à la navigation au large. Je crois que l'on n'a peut-être pas tenu compte des besoins des pêcheurs côtiers en établissant l'échéancier. C'est probablement la seule raison. Les navires de haute mer ...

**M. Huntington:** C'est pour les navires de haute mer.

**M. Dunan:** ... ne seront pas aussi atteints que nous par la conversion.

**M. Huntington:** L'équipement Loran A offre-t-il la même précision et les mêmes éléments de sécurité que le Loran C?

**M. Dunan:** Oh non. Le Loran C est beaucoup mieux ...

**M. Huntington:** Le C est beaucoup mieux.

**M. Dunan:** Les éléments de repérage et la précision du Loran C sont de loin supérieurs à ceux du Loran A, très certainement.

**M. Huntington:** Il est donc à votre avantage de posséder le Loran C.

**M. Dunan:** Très certainement. Pour ce qui est de ce genre d'appareil, absolument.

**M. Huntington:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington. Le dernier à poser des questions sera M. Pearsall.

**M. Pearsall:** Merci, monsieur le président. Monsieur Dunan, je suis très heureux de vous revoir. Nous nous rencontrons habituellement au Comité des pêches. J'ai une ou deux petites questions à vous poser et ensuite vous pourrez me répondre. J'aimerais savoir, toujours au sujet de l'appareil Loran, où nous en sommes à l'heure actuelle? Vos pêcheurs ont-ils acheté des Loran C? Avez-vous commencé?



[Text]

**Mr. Dunan:** Not that I know of. There is a set on the market that is suitable to give you a little better performance in Loran C than you have already in Loran A.

• 1035

**Mr. Pearsall:** What about the U.S. now, what about your counterparts, have they moved into the field of purchasing yet or are they like yourself?

**Mr. Dunan:** As I said before, you are looking at American markets when you are looking at a Loran C7.

**Mr. Pearsall:** And they have invested already then I gather.

**Mr. Dunan:** Not to my knowledge, no sir.

**Mr. Pearsall:** All right. Let me move on to something else. From your comments and Mr. Yeung's report you are accepting, generally speaking, that the majority of levels are safe and you call for an improvement on the human error that can arise. Now you mention regulation changes. Now how would you like to sort of brief me a bit on what you suggest are some of the regulations we should be looking to?

**Mr. Dunan:** More than looking at regulations, we would much prefer to keep it the way it is. The vessels are not the problem. We would rather keep the regulations in the hands of MOT for steamboat inspection. I feel they are quite adequate to look after the type of vessel that would be involved in the herring fishery. I feel that the MOT has done a very good job. We have nothing against the MOT at all.

**Mr. Pearsall:** What have been your relations with our Canadian Coastguard through your experience?

**Mr. Dunan:** Would you say it again?

**Mr. Pearsall:** Have you had any contact with the Canadian Coastguard? Have you discussed any of these things with our local coastguard people?

**Mr. Dunan:** Oh, definitely. We have had two meetings this year with combined industry with the Department of National Defence, the Coastguard, the MOT, and we get the impression from them, not by any direct statement or anything like that, but their hands are tied. How far can they go with the equipment they have? How much can they service? They are working for a living the same as anybody else and they can only manage with the equipment they have? We are allowed to say it but I guess they are not allowed to say it: that it is certainly not adequate for the extent of coastline they have to service. As happened the other day, the aircraft were all busy searching for a downed aircraft and they had no airplanes available to service our downed vessel.

**Mr. Pearsall:** One final question, if I may. It is more or less an answer too, Mr. Dunan. I want you to realize, sir, that as a member on the fisheries committee I support your stand regarding the lighthouse attendants and the continuation of human beings at many, many of the stations particularly along the West Coast. I am fighting to see that it is held back as long as possible. Rest assured you will get my support. Thank you.

[Interpretation]

**M. Dunan:** Pas à ma connaissance. On trouve sur le marché un appareil semblable au Loran C qui donne une meilleure performance que celle que nous avons déjà avec l'équipement Loran A.

**M. Pearsall:** Et aux États-Unis, ont-ils commencé à en acheter ou font-ils comme vous?

**M. Dunan:** Comme je l'ai dit auparavant, vous pensez aux marchés américains lorsque vous pensez au Loran C7.

**M. Pearsall:** J'en conclus qu'ils ont déjà commencé à acheter.

**M. Dunan:** Pas à ma connaissance, monsieur.

**M. Pearsall:** Très bien. Passons à autre chose. Vos remarques et le rapport de M. Young me portent à croire que vous convenez, de façon générale, que la majorité des bateaux sont suffisamment sûrs, mais que vous désirez que l'on tente d'améliorer le facteur d'erreur humaine. Vous avez parlé de modifications aux règlements. Pouvez-vous me dire quels sont à votre avis les règlements que nous devrions examiner?

**M. Dunan:** Il ne s'agit pas seulement d'étudier les règlements, car nous préférierions garder le statu quo. Ce ne sont pas les navires qui représentent le problème. Nous préférons que le MDT continue à voir à l'application des règlements sur l'inspection des bateaux à vapeur. A mon avis, le ministère est très capable d'inspecter le type de navire utilisé pour la pêche au hareng. A mon avis, le ministère des Transports remplit bien son rôle. Nous n'avons rien à redire.

**M. Pearsall:** Quelles sont vos relations avec la garde côtière canadienne?

**M. Dunan:** Comment?

**M. Pearsall:** Êtes-vous en communication avec la garde côtière canadienne? Avez-vous discuté de ces questions avec les responsables locaux de la garde côtière?

**M. Dunan:** Très certainement. Nous avons eu deux réunions cette année auxquelles assistaient divers secteurs de l'industrie, le ministère de la Défense nationale, la garde côtière, le ministère des Transports; tous nous donnent l'impression, bien qu'ils ne nous le disent pas directement, que leurs mains sont liées. Que peuvent-ils faire avec l'équipement qu'ils ont? Quels services peuvent-ils offrir? Eux aussi y travaillent pour gagner leur vie et ne peuvent que faire de leur mieux avec l'équipement qu'ils ont. Nous, nous pouvons le dire, mais je suppose que eux ne peuvent le faire, c'est-à-dire que l'équipement dont ils disposent ne saurait être adéquat vu la longueur de côte qu'ils doivent desservir. Comme l'autre jour, les avions étaient tous occupés à chercher l'avion tombé en mer, il ne restait plus d'avion pour porter secours à notre navire en perdition.

**M. Pearsall:** Une dernière chose. Je veux que vous sachiez, monsieur, que comme membre du comité des pêches, j'ai appuyé la position que vous aviez prise au sujet des gardiens de phares, c'est-à-dire continuer à assurer une présence humaine dans les phares surtout le long de la côte Ouest. Je fais de mon mieux pour tenter de retarder tout changement le plus longtemps possible. Vous pouvez être assuré de mon appui. Merci.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Pearsall. I would like to reiterate on behalf of the members...

**Mr. Forrestall:** Perhaps one brief supplementary, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am sorry, I have prevented others. We still have a list and I think it would be unfair if we went to another member.

Mr. Dunan, it has been a pleasure. Thank you very much.

**Mr. Dunan:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** As our second set of witnesses we have with us this morning the International Longshoremen Union. Representing them are Mr. D. C. Lomas, Vice-President. I would ask him to join us. And along with Mr. Lomas, I believe, is Mr. Frank Kennedy, Secretary Treasurer.

• 1040

**Mr. D. C. Lomas (First Vice-President, International Longshoremen Union):** First of all, my name is Dave Lomas, and I am the First Vice-President of the Canadian area Longshoremen Union. Our President, Don Garcia, is not here; he is now in Quebec City looking at a general strike. I have with me our Secretary Treasurer, Frank Kennedy, but we have a problem in the New Westminster waterfront and he is out of the room at the moment trying to resolve that one. So, as a union, we are fairly busy, and this is one of our busiest times. This meeting was kind of thrust on us, and we did not have too much time to prepare. To be honest, we did not know what we were going to talk about anyway, so maybe it is better this way. I think you may want to ask questions. I am not sure of the terms of reference of this Committee, so I would not know what items I should be raising anyway.

**The Chairman:** It is basically just general questions into the operations generally.

First on the list, I had Mr. Douglas—no?—we will bypass him. Mr. McCain is out. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask whether the witness could fill us in and bring us up to date on the developments that have recently occurred and what the situation is now between the longshoremen and the grain handlers. I am sure that everybody is aware that has been something that has confronted us for a number of years. Has there been an all-out merger? What is the situation? How is it functioning and what is happening?

**Mr. Lomas:** The new Canadian area consists of 11 locals in British Columbia. One of those locals is the recently affiliated Local 333, the Grain Handlers' Union. They are an affiliated autonomous local, as each and every other local is. They choose, as some of our locals do, to bargain on their own. They are an autonomous local, but affiliated to us, as all the rest of them are. They are now in negotiations with Landon Ladd who are handling the negotiations. We have one of our people in there, our regional director. That is a strange set of circumstances, as you are well aware and as all other members of Parliament must be—the grain situation. They have been in the ILWU since June. We are trying to consolidate our forces in trying to resolve the problems that we have and we think we are on the road to doing that.

[Interprétation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Pearsall. J'aimerais, au nom des membres du Comité, répéter...

**M. Forrestall:** Une brève question supplémentaire, monsieur le président.

**Le président:** Je regrette, mais je n'ai pas cédé aux autres. J'ai toujours des témoins sur ma liste et je crois qu'il serait injuste de passer la parole à un autre député.

Monsieur Dunan, il nous a fait grand plaisir de vous entendre. Je vous remercie beaucoup.

**M. Dunan:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Le deuxième groupe de témoins que nous allons entendre ce matin représente le Syndicat international des débardeurs. Nous accueillons donc M. D. C. Lomas, vice-président de cette association, à qui je demande de venir se joindre à nous. M. Lomas est je crois accompagné de M. Frank Kennedy, secrétaire trésorier.

**M. D. C. Lomas (premier vice-président, Syndicat international des débardeurs):** Je m'appelle Dave Lomas et je suis premier vice-président du Local canadien du Syndicat des débardeurs. Notre président, Don Garcia, n'est pas ici puisqu'il est actuellement à Québec pour étudier la possibilité d'une grève générale. J'avais avec moi notre secrétaire-trésorier, Frank Kennedy, mais il vient de sortir de la pièce, car nous avons un problème au port de New Westminster qu'il tente de résoudre. Comme vous pouvez le constater, notre syndicat est assez occupé, surtout en ce moment. La réunion d'aujourd'hui est assez inattendue et nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer. A vrai dire, nous ne savions pas de quoi nous allions parler. Donc tout est peut-être pour le mieux. Vous voudrez peut-être me poser des questions. Je ne sais pas exactement quel est le mandat du présent Comité, je ne sais donc pas exactement de quel sujet je devrais traiter.

**Le président:** Il s'agit surtout de questions générales sur l'exploitation globale.

J'ai d'abord sur ma liste le nom de M. Douglas, non? ... Nous passerons à quelqu'un d'autre. M. McCain est sorti. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin s'il peut nous donner les dernières nouvelles sur les événements récents et l'état actuel des relations entre les débardeurs et les manutentionnaires de céréales. Tout le monde sait que ce problème s'est posé pendant de nombreuses années. Y a-t-il eu fusion complète? Quelle est la situation? Comment cela fonctionne-t-il et qu'est-ce qui se passe?

**M. Lomas:** Le nouveau chapitre canadien comprend 11 locaux en Colombie-Britannique. L'un de ceux-ci, affilié récemment est le Local 333, le Syndicat des manutentionnaires de céréales. Il s'agit d'un local autonome affilié semblable à tous les autres. Ils ont choisi, tout comme certains autres locaux, de négocier seuls. Ils sont donc autonomes, mais affiliés à notre organisme comme tous les autres locaux. Ils négocient actuellement avec Landon Ladd. Un de nos représentants est là, notre directeur régional. C'est un milieu assez spécial, comme vous le savez, et comme tous les autres députés doivent le savoir, les céréales. Ce local fait partie du Syndicat international des débardeurs depuis le mois de juin. Nous tentons de réunir nos forces afin de tenter de résoudre les problèmes que nous avons et nous croyons y parvenir.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Is the conflict, in terms of parity on a number of issues, not only wages and what not, now resolved since the grain handlers have merged, have become a Longshoremen local? Is that resolved. Is there no more problem on that score? Also, I would like your opinion...

**Mr. Lomas:** We would like to think that is resolved, but I guess in the end result that may be up to Landon Ladd.

**Mr. Benjamin:** As between what used to be the Grain Handlers' Union local and is now an ILU local.

**Mr. Lomas:** Yes.

**Mr. Benjamin:** There are still some internal problems, are there?

**Mr. Lomas:** Oh no, no. I thought you were talking about the parity problem, the negotiations problem. No, there are no internal problems.

**Mr. Benjamin:** And the Bayda Report, is that, how do you feel about that one and its recommendations?

**Mr. Lomas:** I think our reaction to the Bayda Report went right across the country in the news. We thought it was absolutely ridiculous and ludicrous in this kind of system to come out with those kinds of recommendations, and we were pleased that the government and the Minister of Labour, John Munro, also felt the same way.

**Mr. Benjamin:** Could you be a little more specific about the things in the report you thought were ridiculous and why?

**Mr. Lomas:** Bayda set up certain committees of citizens to decide whether or not the demands of the union were legitimate demands to put on the table before employers. He gave an overseer the right to remove a spokesman from either side of the negotiating table. He recommended such things as a complete blackout of news releases if you got down to the crunch of negotiations, which is usually our position anyway. This overseer would have the right to attend meetings of both union and management to explain what in his position where negotiations were. We thought those kinds of concepts took us back to the Dark Ages in labour relations. He had, I believe, 14 recommendations.

**Mr. Benjamin:** Apart from these, the recommendations referring to working conditions and facilities—were you generally satisfied with those? He had some pretty critical comments to make about some of the grain elevator companies in terms of facilities.

• 1045

**Mr. Lomas:** We had no real problems with the investigation part of his report. We objected to the recommendations he was making. We realized we had a problem.

**Mr. Benjamin:** Do you have a basic disagreement with the report because it calls for too much government involvement?

**Mr. Lomas:** Yes, it certainly did. We were dissatisfied completely with Justice Bayda conclusion.

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Le conflit qui existait quant à la parité à divers égards et pas seulement les salaires a-t-il été résolu depuis que les manutentionnaires de céréale sont devenus un local des débardeurs? Il n'y a plus de problèmes à cet égard? J'aimerais également votre opinion...

**M. Lomas:** Nous aimons croire que le problème est résolu, mais je suppose que la réussite dépend de Landon Ladd.

**M. Benjamin:** Vous voulez dire la différence entre ce qui était un local du Syndicat des manutentionnaires de céréale et qui est maintenant un local du Syndicat international des débardeurs.

**M. Lomas:** Oui.

**M. Benjamin:** Il y a toujours des problèmes internes?

**M. Lomas:** No. Je croyais que vous parliez de problèmes de parité, de problèmes de négociations. Il n'existe aucun problème interne.

**M. Benjamin:** Et le rapport Bayda, qu'en pensez-vous et que pensez-vous des recommandations qu'on y trouve?

**M. Lomas:** Je crois que notre réaction au rapport Bayda a fait les manchettes d'un bout à l'autre du pays. À notre avis, vu le régime social actuel, il était absolument ridicule de mettre de l'avant de telles recommandations et nous avons été heureux que le gouvernement et le ministre du Travail, John Munro, aient été d'avis avec nous.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous être un peu plus précis quant aux recommandations que vous avez trouvées ridicules et me dire pourquoi elles l'étaient?

**M. Lomas:** Bayda a recommandé la constitution de certains comités composés de citoyens qui décideraient si les demandes du Syndicat étaient légitimes et pouvaient être présentées à l'employeur. Il accordait le droit à un observateur de congédier un porte-parole d'une ou l'autre partie aux négociations. Il recommandait l'interdiction de communiqués de presse au moment crucial des négociations, ce que nous faisons habituellement de toute façon. L'observateur en question aurait eu le droit d'assister aux réunions du syndicat et de la direction afin d'expliquer sa position face aux négociations. À notre avis, de tels concepts nous ramènent aux noirs débuts des relations de travail. Il faisait je crois 14 recommandations.

**M. Benjamin:** Et pour ce qui est des recommandations visant les conditions de travail et les installations... Étiez-vous d'accord avec celles-ci d'une façon générale? Bayda critiquait les installations de certaines des sociétés propriétaires d'élevateurs à grain.

**M. Lomas:** Nous n'avons rien à redire à l'enquête qu'il a menée pour rédiger son rapport. Nous nous opposons à ses recommandations. Nous nous étions rendu compte à l'époque que nous avions un problème.

**M. Benjamin:** Vous opposez-vous au rapport parce qu'il préconise une trop grande intervention gouvernementale?

**M. Lomas:** Oui, très certainement. Nous rejetons complètement les conclusions du Juge Bayda.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to pursue that particular area of questioning a little bit further, but unfortunately with the time constraints, I think I will have to leave it and move on to another one that was mentioned incidentally by a number of the other people who have appeared before us earlier this week. It has to do with the competitive position of the Port of Vancouver in particular compared to Seattle, particularly in the long distance shipping across the Pacific, and the general difference in labour activities between Seattle and Vancouver, for example, the question of packing and repacking of container facilities.

I wonder how you view that particular situation and if you see it over the long haul having some detrimental impact upon the competitive position of the Port of Vancouver and ultimately to the people who are employed in this particular operation.

**Mr. Lomas:** I think you are referring to the container clause that we have in the contract. We have been looking at that situation where many people across the country have been saying that the reason the Port of Vancouver—particularly the Port of Vancouver—is non competitive with the Port of Seattle is because of that container clause. We have always taken the position—different from the East Coast by the way—that we want the work for our people on the docks instead of letting the containers go to collecting a tariff.

We have also said that the container clause as it fits in our contract now has been misinterpreted all across the country and has been put to people in the wrong manner. We do not completely stop containers from going off the dock. What we say is, containers with LCL or less than container load have to be unpacked on the dock if the items are going to more than one consignee.

**Mr. Goodale:** The full container though can go off the dock.

**Mr. Lomas:** The full container can travel off the dock. That is true.

There is really a myth about that container clause, and I believe when we came through the last set of negotiations, we finally convinced many other people, including the National Harbours Board and the B. C. Maritime Employees' Association, who are the employers we negotiate with, that the problem really was not the container clause that was in the collective agreement because everybody agreed that the longshoremen should have the work. Traditionally that is our work. So, we thought there must be another problem around and we wanted to have a look at that.

What we have done most recently is that we have hired consultants and we have conducted a study, in concert with the B. C. Maritime Employers' Association and the National Harbours Board to have a look at the container clause in our collective agreement as it relates to our competitive position with Seattle. So really, what we are going to do, is eliminate that bogeyman once and forever.

Our problem, the way we see it, in the competitive position in Vancouver and Seattle, is that we have not done a marketing job. We think we are now in a position to do that and we also believe the National Harbours Board is in a position to do that.

[Interprétation]

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais continuer dans cette voie encore un peu, mais malheureusement, vu le peu de temps dont je dispose, je crains de devoir passer à un autre sujet, mentionné en passant par plusieurs personnes que nous avons entendues plus tôt cette semaine. J'aimerais m'arrêter sur la position concurrentielle du port du Vancouver, comparée à celle de Seattle, surtout pour l'expédition lointaine dans le Pacifique; j'aimerais aussi parler de la différence qui existe entre la main-d'œuvre à Seattle et à Vancouver, par exemple, pour charger et décharger les conteneurs.

Je me demande ce que vous pensez de cette situation et si vous croyez qu'à long terme elle pourrait avoir des répercussions au détriment du port de Vancouver et d'une façon générale, des personnes qui y travaillent.

**M. Lomas:** Je crois que vous voulez parler de l'article sur les conteneurs qui se trouve dans notre contrat. Nous avons examiné le fait que beaucoup de personnes dans tout le pays disent que la raison pour laquelle le port de Vancouver... surtout le port de Vancouver... ne fait pas concurrence au port de Seattle est l'article sur les conteneurs. Soit dit en passant, notre position est différente de celle adoptée sur la côte est, car nous voulons que ce travail soit fait par nos gens qui travaillent sur les quais plutôt que de laisser les conteneurs passer et de percevoir une prime.

Nous avons également déclaré que l'article sur les conteneurs qui se trouve actuellement dans notre contrat a été mal interprété dans tout le pays et mal présenté au peuple canadien. Nous n'empêcherons pas tous les conteneurs de quitter le quai. Nous demandons que les conteneurs qui ne sont pas complètement chargés soient vidés sur le quai, si le contenu va à plus d'un destinataire.

**M. Goodale:** Mais les conteneurs pleins peuvent quitter le quai.

**M. Lomas:** Les conteneurs pleins peuvent quitter le quai. En effet.

Il existe un mythe au sujet de l'article sur les conteneurs et je crois néanmoins qu'à l'occasion des dernières négociations, nous avons finalement convaincu beaucoup de personnes, y compris les représentants du Conseil des ports nationaux et de l'Association des employeurs avec lesquels nous négocions, que le problème ne provenait pas de l'article sur les conteneurs dans la convention collective, puisque tous étaient d'avis que les débardeurs devaient obtenir ce travail. Depuis toujours, c'est notre tâche. Nous avons donc pensé qu'il existait un autre problème et nous avons décidé d'examiner la situation.

Récemment, nous avons embauché une maison d'experts-conseils pour nous permettre de faire une étude de concert avec l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique et le Conseil des ports nationaux afin d'examiner l'article sur les conteneurs qui se trouve dans notre convention collective et ses effets sur la concurrence avec Seattle. En réalité, nous tentons d'éliminer à tout jamais le mythe à ce sujet.

Notre problème, à notre avis, est que nous n'avons jamais bien vendu le port de Vancouver. Nous croyons être maintenant en mesure de le faire et nous croyons que le Conseil des ports nationaux est également en bonne posture pour ce faire.



[Text]

**Mr. Goodale:** It may well be that the restructuring of ports policy, which we are looking at specifically this week while we are here, might help in that over-all marketing job with the provision of some vocal ability by the Port of Vancouver to better market really what it has to offer. I wonder if you could be a little bit more detailed about the study. Is it a joint effort by your union, the Harbours Board and the BCMEA?

**Mr. Lomas:** Yes, in the last collective agreement we wrote a clause because we got into trouble and came down to the crunch on the removal of the container clause which was the employer's position; our position was that we keep the work. We agreed that during the term of this collective agreement we would have a study—the ILWU and the BCMEA—and we would engage a person who is knowledgeable in the field so we could finally realize for each party exactly what the impact of that container clause was. What we found out when we got into the study was that it cost a hell of a lot of maney.

**Mr. Goodale:** For the study.

**Mr. Lomas:** That is right, for the study. So we had to approach other people that were interested in the development of the port to see if we could get some money into it.

We approached the National Harbours Board through the Vancouver Port Authority, through our president, Don Garcia, and they agreed to put in one third of the cost of the study. The findings of that study are coming down, I believe, in late August so it is a short-term kind of proposition. We now have the impact study recently released by the National Harbours Board. We will have the study that compares our competitive position to Seattle in regards to our container clause and then I think we will be in a position to decide finally once and for all what we have to do to make this port competitive.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. I am sorry.

**Mr. Goodale:** Can you give us the name of the people that are setting up this study?

**Mr. Lomas:** I believe it is Kellogg and Company but I am not quite sure. We have three bids in. I am not quite sure but I can get that for you.

**Mr. Goodale:** If you would.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. May I ask, Mr. Lomas, if you are the some of Chuck Lomas?

**Mr. Lomas:** Yes.

**Mr. Huntington:** My congratulations to you on the strides you are making in the organization.

[Interpretation]

**M. Goodale:** Il se pourrait fort bien que la refonte de la politique sur les ports, question que nous examinons cette semaine pendant que nous sommes ici, aidera à vendre le port de Vancouver en permettant à celui-ci de mieux faire valoir ce qu'il a à offrir. Je me demande si vous pourriez me donner de plus amples précisions au sujet de cette étude. S'agit-il d'un effort concerté de votre syndicat, du Conseil des ports nationaux et de l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique?

**M. Lomas:** Oui, lors des négociations pour la dernière convention collective, nous avons rédigé un article à cet effet parce que nous avons éprouvé des difficultés et que nous étions acculés au pied du mur face à l'annulation de l'article sur les conteneurs que voulait l'employeur, alors que notre position était de garder ce travail. Nous avons convenu que, pendant la durée de la convention collective, nous ferions une étude, le Syndicat international des débardeurs et l'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique, que nous embaucherions un expert en ce domaine afin de permettre à chacune des parties de se rendre compte une fois pour toutes de la portée exacte de l'article sur les conteneurs. Après avoir commencé cette étude, nous nous sommes aperçu que cela coûte diablement cher.

**M. Goodale:** L'étude.

**M. Lomas:** C'est exact, l'étude. Nous sommes donc allés voir d'autres gens qui s'intéressent à l'expansion du port pour voir s'ils ne voudraient pas en financer une partie.

Le Conseil des ports nationaux, grâce à l'intervention de l'administration du port de Vancouver et de notre président, M. Don Garcia, a décidé de nous avancer le tiers du montant nécessaire pour financer l'étude. Je crois que les résultats seront connus vers la fin du mois d'août et il s'agit donc de quelque chose à court terme. Le Conseil des ports nationaux vient tout juste de publier une étude conjoncturelle. Nous aurons incessamment les résultats d'une autre étude qui compare notre position concurrentielle à celle de Seattle au chapitre des conteneurs et je crois qu'avec tout cela nous pourrions enfin savoir, une fois pour toutes, ce qu'il nous faut pour rendre notre port concurrentiel.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale, je suis désolé.

**M. Goodale:** Pouvez-vous nous dire qui fait cette étude?

**M. Lomas:** Je crois qu'il s'agit de Kellogg et Compagnie, mais je n'en suis pas certain. Nous avons eu trois soumissions différentes. De toute façon, je pourrai vous faire parvenir ces renseignements.

**M. Goodale:** S'il vous plaît.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président. Monsieur Lomas, êtes-vous le fils de Chuck Lomas?

**M. Lomas:** Oui.

**M. Huntington:** Mes félicitations. Vous montez en flèche.

[Texte]

**Mr. Lomas:** Thank you.

**Mr. Huntington:** Give him my very best. His father and I used to work together, side by side.

**Mr. Pearsall:** On the dock?

**Mr. Huntington:** Yes, on the dock.

We have been hearing quite a bit on this trip, Mr. Lomas, about increasing the utilization of port plants and the access facilities and the improving of the dispatch of the system. Is the union being given opportunities to make its input to the reorganization and optimum utilization of access plant and equipment and the optimum utilization of the facilities that we have here in the ports of the West Coast? Are you satisfied that you are being given a full opportunity to make inputs as to better ways of doing things and the better utilization of plants?

**Mr. Lomas:** No. I would say that we are satisfied in areas and in other areas we are not. Let me give you one example. I did not know this Committee existed and this is the first time I have been here. I believe this is the first time my union has been here. As I was asked earlier by Mr. Benjamin, we have a new local in our union, Local 333 of the Grain Workers Union. We have very little rapport with the elevator pool. The elevator pool has very little rapport with the BCMEA but we now have good rapport with them by the way. We find that it is very hard for us to get input into what is now happening in the grain industry concerning the safety, the reallocation of new plants and new material. I will leave it go at that but if you want . . .

**Mr. Huntington:** In other words, do I sense that you would welcome an opening up of opportunity to participate in the optimum utilization of plants, the reorganization of work so that this port can be competitive and for the benefit of the community at large?

**Mr. Lomas:** We feel we do that to an extent now within our own sphere.

**Mr. Huntington:** Do you want more opportunity to participate in the planning and the design of policy and utilization of plants?

**Mr. Lomas:** We certainly do.

**Mr. Huntington:** Is your union sympathetic to moving from an era of confrontation and labour management negotiations to one of industrial democracy such as exists in Europe? Or are you sympathetic to the present system of confrontation vis-à-vis systems in which you would participate and have an input into management, design and planning?

**Mr. Lomas:** I would like to have a real good look at that one before I give you a direct answer. Our union has no position on that, we are quite happy with the situation that exists now. As a matter of fact we are very happy with the situation that exists now because we have moved into what we like to term—and we put our tongue in our cheek—détente on the waterfront right now.

• 1055

**Mr. Huntington:** But it is still one of confrontation that is the basis of your existence. You have not done any in-depth thinking in moving over to a participatory part in planning and management.

[Interprétation]

**M. Lomas:** Merci.

**M. Huntington:** Vous me rappellerez à son bon souvenir. Je travaillais avec son père, dans le temps.

**M. Pearsall:** Sur les quais?

**M. Huntington:** Oui, sur les quais.

Monsieur Lomas, depuis le début de notre voyage on nous parle d'utilisation plus intensive de nos ports et des voies d'accès sans oublier l'amélioration de l'organisation au sein du système. Le syndicat a-t-il eu son mot à dire concernant cette réorganisation et l'utilisation optimale des ports, de l'équipement et des installations sur la côte ouest? Vous consulte-t-on vraiment à ce sujet?

**M. Lomas:** Non. Dans certains domaines, oui, dans d'autres, non. Permettez-moi de vous donner un exemple. Je ne connaissais même pas l'existence de votre Comité et c'est la première fois qu'on m'invite à témoigner devant vous. Je crois que c'est la première fois que notre syndicat a l'occasion de vous parler. M. Benjamin m'a posé une question tout à l'heure et je lui ai répondu que notre syndicat vient de former une nouvelle section, la section 333 du Syndicat des manutentionnaires des grains. Nous n'avons pas beaucoup de rapport avec le Syndicat des éleveurs. Le Syndicat des éleveurs n'a pas beaucoup de rapport avec la BCMEA, mais nous nous entendons très bien avec cette dernière. Il est très difficile pour nous, dans le secteur du grain, de nous faire entendre sur les questions de sécurité, de nouvelles installations et de nouveau matériel. Je n'en dirai pas plus, mais si vous insistez . . .

**M. Huntington:** En d'autres termes, vous aimeriez bien avoir l'occasion de participer au débat concernant l'utilisation optimale des installations et la réorganisation du travail pour que ce port devienne plus concurrentiel et soit un atout pour la collectivité?

**M. Lomas:** Nous croyons déjà faire un peu tout cela dans notre propre sphère.

**M. Huntington:** Voulez-vous avoir l'occasion de participer à la planification, aux politiques de conception et d'utilisation des installations?

**M. Lomas:** Certainement.

**M. Huntington:** Votre syndicat veut-il abandonner l'affrontement et les négociations syndicales-patronales en faveur d'un système de démocratie industrielle comme il en existe en Europe? Ou préférez-vous le système actuel d'affrontement, mais où vous pourriez participer à l'administration, à la conception et la planification?

**M. Lomas:** Il me faudrait bien étudier cette question avant de vous donner une réponse. Notre syndicat n'a pas encore étudié cette question; nous sommes heureux de la situation actuelle. En vérité, nous en sommes très heureux parce que la détente règne sur les quais, si vous me passez l'expression.

**M. Huntington:** Mais votre existence se justifie toujours par la situation d'affrontement. Vous ne pensez pas encore sérieusement à participer à la planification et à l'administration.



[Text]

**Mr. Lomas:** Not as a union.

**Mr. Huntington:** Not as a union. What are your union activities to the importance of productivity to the community here on the West Coast? Are you aware of the importance of this and the spinoff effect to other segments of the labour force and work force, as a union?

**Mr. Lomas:** Yes, we are. We do a lot of work in that area in what we call our joint industry-labour relations committee. We do not have a productivity committee as such but we do a lot of work with estimates on productivity, comparing how we react with how the longshoremen in Seattle react given a different type of cargo. We are now moving between ourselves—and when I say ourselves, I mean the maritime employers and the ILWU—with regard to a certain cargo that is now shipped from the Okanagan down out through the port of Seattle, on a scheme to increase our productivity to bring that cargo back to this port.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington. Mr. Lee.

**Mr. Lee:** Mr. Chairman, I am quite gratified for you to note that the Minister of Labour, John Munro, had rejected the bid hearings, because I agree with him that at that time it really would have thrown the whole system of collective bargaining into the Dark Ages on a specific recommendation. It should be drawn to the attention of my colleagues here, that I think this has been really working for the normalization of some of the industrial relations problems we have on the waterfront. I think your union should be really seriously congratulated for your efforts in now having the grain handlers affiliated and secondly for in a sense taking the heat and the myth, as you put it, about suffering out of the direct realm of collective bargaining and putting it under some sort of committee for investigation to come up with some very basic facts.

There is, however, one thing that I would like to ask you about, and that is with respect to Bill C-51, the new shipping code. I do not know whether you have studied that in great detail or not. I am wondering whether you are in a position to give any comments on what your union feels about it. You are shaking your head. I take it from that you have not had an opportunity to study it.

**Mr. Lomas:** No, I have not.

**Mr. Lee:** It is the Maritime Code.

That is fine. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, whether Mr. Lomas could tell us what the thinking is with respect to the port reorganization that is going on, the eventual replacement of the Harbours Board and the various commissions with, so-called, at this point in time, local commission authorities, local port commissions. There is the obvious conflict of interest if you serve directly on a commission of that nature or an authority of that nature. The view is that labour as such will not be asked to participate directly in the actual authority itself. But how would you see that you could make an input? How would you see that you would relate to a single authority, for example, here in the Port of Vancouver, and in the North Fraser and so on. I would like to get your views.

[Interpretation]

**M. Lomas:** Pas en notre qualité de syndicat.

**M. Huntington:** Pas en votre qualité de syndicat. Quelle importance ont vos activités syndicales relativement à la productivité de la côte ouest. En votre qualité de syndicat, en connaissez-vous l'importance et quelle peut-être notre influence sur la main-d'œuvre et les autres secteurs?

**M. Lomas:** Oui. Nous faisons beaucoup de travail en ce domaine grâce à notre comité mixte de relations industrie-main-d'œuvre. Nous n'avons pas de comité de productivité comme tel, mais nous nous servons beaucoup des prévisions établies dans ce domaine et nous comparons nos résultats à ceux qu'obtiennent les débardeurs de Seattle avec une cargaison donnée. Syndicats et employeurs se consultent actuellement concernant une certaine cargaison de l'Okanagan qui passe par le port de Seattle; nous voulons faire augmenter la productivité pour ramener ce client au port de Vancouver.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Monsieur le président, je suis heureux de vous signaler que le ministre du travail, John Munro, avait refusé les audiences concernant les soumissions parce que je suis d'accord avec lui sur le fait qu'à l'époque, cela aurait constitué un net recul des négociations collectives sur la foi d'une recommandation précise. J'aimerais signaler à mes collègues ici présents que cela a vraiment favorisé la normalisation de certains problèmes de relations de travail qui existent sur les quais. Je crois qu'on devrait féliciter votre syndicat pour les efforts qu'il a déployés afin d'obtenir l'affiliation des manutentionnaires de grain et, deuxièmement, pour avoir, d'une certaine façon, démythifié, comme vous le dites, la question de la souffrance pour l'avoir soustraite au domaine direct de la négociation collective et l'avoir confiée à une sorte de commission d'enquête qui fera connaître certains faits fondamentaux.

Cependant, j'aimerais vous poser une question concernant le bill C-51, la nouvelle loi sur les transports. Je ne sais pas si vous l'avez étudié en détail. Je me demande si vous pourriez nous faire connaître ce qu'en pense votre syndicat. Vous faites non de la tête. Vous n'avez donc pas eu l'occasion de l'étudier.

**M. Lomas:** Non, je n'en ai pas eu l'occasion.

**M. Lee:** C'est le Code maritime.

C'est parfait. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Lee. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, M. Lomas pourrait peut-être nous dire ce qu'on pense de la réorganisation actuelle des ports, du remplacement éventuel du Conseil des ports nationaux et des différentes commissions par les autorités locales, les commissions portuaires locales. Il y a un conflit d'intérêts évident si vous faites directement partie d'une commission ou d'une administration de ce genre. On croit savoir qu'on ne demandera pas au syndicat de faire partie de l'administration elle-même. Mais croyez-vous que vous auriez un mot à dire? Que feriez-vous pour travailler de concert avec une administration, par exemple, ici, au port de Vancouver ou dans le Fraser du nord? J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

[Texte]

**Mr. Lomas:** Are you asking me the question, how could we get our views to the Commission if we were not represented on it?

I would say if labour is not represented within the new port structure that would be a bad mistake, number one. I think it would be a very bad mistake. I think now we have—I termed it earlier, with my tongue in my cheek—an area of détente, because three parties are now working on the waterfront, the National Harbours Board, the maritime employers and the union. It is not by accident, it is by design. It is by a lot of hard work by a lot of people.

I think the structure we have used to put that into motion was the Vancouver Port Authority, and we have a representative on the Vancouver Port Authority. If we did not have that representative there I do not think we would have the same access or the same accessibility—the information number one which was always kept secret from the union—and that information and the availability to put our input inside the structure; I think that access has to be there and I think it would be a bad mistake if it were not.

It is my personal opinion that the port policy as it stands generally is a good policy. I cannot understand, for the life of me, why we have a full container dock sitting in the Fraser River with two container cranes built on that dock, and those cranes have lifted only five containers to my knowledge. I cannot, for the life of me, see why we have that kind of situation and also cannot see why that container dock got built in two years and then it took Vanterm more than seven.

I cannot comprehend those kinds of situations where we have a Commission on the one hand that can raise money by one method and we have another structure under the National Harbours Board on the other hand that can raise money by a little slower method. If we could do away with that and if we could have an authority that is supposed to react to situations when they need to react to them rather than after the fact, there is too much too late—maybe I could put it that way—I think that kind of situation would be good.

I will just say again that I do not know how we would get the input if we were not on there. I think that would cause us some problems, and it might save the port some problems.

**Mr. Forrestall:** I believe that has been forcefully put and I share your concern.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Thank you, Mr. Chairman. I am sure the Committee is encouraged to hear your response, Mr. Lomas, to the last questioner contrary to what you had said to Mr. Huntington when he asked you about the method of negotiating today and you said you did not think you wanted to answer that right now as confrontation was not your method. But at the same time you do indicate that there is a spirit of co-operation in planning and in having your people represented on these various boards and working with the Commission in development and future development. Is this correct?

**Mr. Lomas:** That is right. Mr. Huntington asked me a specific question and our union has no position on it. I have a personal opinion on it and I could give it to you if you wanted it but it would not be of too much value

[Interprétation]

**M. Lomas:** Vous me demandez comment nous réussissons à faire connaître notre point de vue à la Commission si nous n'y étions pas représentés?

Tout d'abord, si les syndicats ne sont pas représentés au sein du nouvel organisme, ce serait une erreur capitale. Je répète: une erreur capitale. J'ai dit tout à l'heure, en plaisantant, que nous vivions maintenant à l'heure de la détente parce que trois parties sont désormais représentées sur les quais, le Conseil des ports nationaux, les employeurs et le syndicat. Ce n'est pas un hasard, c'est voulu. Cela représente un travail énorme de la part d'une quantité de gens.

Pour atteindre ce but, nous nous sommes servis de l'administration du port de Vancouver et nous avons un représentant au sein de cet organisme. Sans ce représentant je ne crois pas que nous aurions les renseignements qu'on a toujours cachés au syndicat et nous ne pourrions faire connaître notre pensée; ce dialogue est nécessaire et ce serait une erreur que de l'empêcher.

Personnellement, je crois que la politique actuelle concernant le port est généralement bonne. Je ne réussis pas à comprendre pourquoi nous avons une installation complète de conteneurs sur la rivière Fraser, y compris deux grues qui, à ma connaissance, n'ont soulevées que cinq conteneurs jusqu'ici. Je ne comprends pas du tout pourquoi cette situation existe et pourquoi on a réussi à construire ces installations en deux ans tandis qu'il en a fallu sept pour construire Vanterm.

Je ne comprends pas le genre de situation où, d'une part, il existe une commission qui peut obtenir des fonds grâce à une certaine méthode tandis que le Conseil des ports nationaux doit se servir d'une autre méthode plus lente. Il faudrait beaucoup mieux n'avoir qu'une administration qui pourrait agir avant et non pas après l'événement, au lieu de nous donner beaucoup trop beaucoup trop tard.

Je ne sais vraiment pas comment nous pourrions faire connaître notre pensée en dehors du conseil d'administration. Je crois que cela créerait certains problèmes et pour nous et pour le port.

**M. Forrestall:** Je crois que vous avez bien parlé et je partage vos préoccupations.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Merci, monsieur le président. Je suis sûr que le Comité est heureux de votre dernière réponse monsieur Lomas; M. Huntington qui vous a interrogé sur votre méthode actuelle de négociations, vous avez dit que vous ne vouliez pas répondre immédiatement puisque l'affrontement n'était pas votre méthode. Or vous dites qu'il y a un esprit de collaboration dans le domaine de la planification puisque vos gens ont des représentations au sein de ces différents conseils et qu'ils travaillent avec la Commission pour assurer l'avenir du port. C'est exact?

**M. Lomas:** C'est exact. M. Huntington m'a posé une question précise et notre syndicat n'a pas encore décidé de l'attitude à prendre. Personnellement, j'ai une opinion sur le sujet, mais cela ne servirait à rien de vous la faire



[Text]

because our union has not moved into a position yet on industrial democracy.

**Mr. Harquail:** I feel it is important that your people be on these commissions and participate and be involved in the planning for the future development of this area and it is the position of your union that you do. In your opening remarks, you talked about something with reference to a strike. You are affiliated with the CLC.

**Mr. Lomas:** Yes.

**Mr. Harquail:** What is your union's position on the restraint legislation?

**Mr. Lomas:** The workers' measures act? We are opposed.

**Mr. Harquail:** Do you not acknowledge the fact that it is helping to reduce inflation and that it is showing up in the figures that it is working and, still notwithstanding that type of information, you people oppose the system as it has been legislated across the country? In that case then, you agree wholeheartedly with the position taken by the CLC.

**Mr. Lomas:** Yes, we do.

**Mr. Harquail:** So there is no conflict between your union and the CLC on that point.

**Mr. Lomas:** None whatsoever.

**Mr. Harquail:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail. Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lomas, we are being confronted on this Committee in Vancouver with a large increase in the port and a lot of money that is going to be or should be expended to increase this very important port of Vancouver, and I can see that labour plays a very large part in the over-all scheme of things. How do you stack up competitively or your wage rates with the other ports in the world such as Seattle or New York or some of the other ports?

• 1105

**Mr. Lomas:** We have always thought it is by design that the wage rates, both in the ILU in Canada and in the United States, and the wage rates of the ILA in both Canada and the United States, the total package has always worked out very closely—and we do not think that is by accident. But our wage rates compare very favourably with the longshoremen south of the border. We are right on in our wage rates; the total package is the same.

**Mr. Whittaker:** You mention you are happy with the situation that exists now. What do you mean by that?

**Mr. Lomas:** I think I was referring to the labour management climate that we now have here in the port of Vancouver and in the other ports in British Columbia.

**Mr. Whittaker:** How is your productivity? You said something about productivity but you did not tell us how it stacked up with, say, Seattle.

**Mr. Lomas:** That is another branch of my union, but they cannot hold a candle to our people here in Canada.

[Interpretation]

connaître parce que notre syndicat n'a pas encore pris partie concernant cette question de la démocratie industrielle.

**M. Harquail:** Je crois qu'il est très important que vous fassiez partie de ces commissions et que vous participiez à l'expansion et à l'avenir de cette région. Je suis heureux de savoir que votre syndicat en est également convaincu. Au tout début, vous aviez dit quelque chose à propos de grève. Vous êtes affilié au CTC.

**M. Lomas:** Oui.

**M. Harquail:** Que pense votre syndicat des mesures de restrictions?

**M. Lomas:** La loi concernant les travailleurs? Nous nous y opposons?

**M. Harquail:** Ne voyez-vous pas cependant que ces mesures aident à faire diminuer l'inflation, que les chiffres prouvent bien que cela marche; malgré cela, vous vous opposez au système adopté pour tout le pays? Vous êtes donc tout à fait d'accord avec le CTC.

**M. Lomas:** Oui, nous le sommes.

**M. Harquail:** Il n'y a donc pas de conflit entre votre syndicat et le CTC.

**M. Lomas:** Pas du tout.

**M. Harquail:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail. Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Merci, monsieur le président. Monsieur Lomas, notre Comité, ici, à Vancouver, fait face à une expansion importante du port et à des sommes d'argent énormes qui vont ou devraient être dépensées pour faire prendre de l'expansion à ce port très important qu'est Vancouver et je vois que la main-d'œuvre joue un large rôle dans tout cela. En comparaison avec des ports importants comme Seattle ou New York, êtes-vous concurrentiels, le salaire versé à la main-d'œuvre est-il concurrentiel?

**M. Lomas:** Nous avons toujours estimé que c'est à dessein que les salaires proposés aux syndicats du Canada et des États-Unis se suivent de très près. Nos salaires se comparent très bien à ceux des débardeurs du sud de notre pays. C'est à peu près identique.

**M. Whittaker:** Vous dites que vous êtes heureux de la situation actuelle. Que voulez-vous dire par là?

**M. Lomas:** Je crois que je parlais du climat de relations de travail qui existe dans le port de Vancouver et les autres ports de la Colombie-Britannique.

**M. Whittaker:** Qu'en est-il de la productivité? Vous nous en avez touché un mot, mais vous n'avez pas fait de comparaison avec Seattle, par exemple.

**M. Lomas:** Ces débardeurs font aussi partie de mon syndicat, mais ils sont loin de valoir nos débardeurs canadiens.

[Texte]

**Mr. Whittaker:** They cannot.

**Mr. Lomas:** In productivity.

**Mr. Whittaker:** You mentioned trying to get the trade from the Okanagan that is going to Seattle, into Vancouver. What trade in this? Why is it going to Seattle and not to Vancouver?

**Mr. Lomas:** Because that is where the consignee wants the cargo to go. That is where the shipper brings the ship in. It is sea-land cargo.

**Mr. Whittaker:** What kind of cargo?

**Mr. Lomas:** Apples for export.

**Mr. Whittaker:** Is it just because of the consignee or is it because of other hazards?

**Mr. Lomas:** We have problems with the rates and tariffs that exist here in the port of Vancouver and in the ports of British Columbia. We have no problem in my mind—and I think in the minds of the owners of the goods—about the productivity here. I do not think there is a problem there.

**Mr. Whittaker:** Why would the tariff be cheaper out of Seattle?

**Mr. Lomas:** Because the shipping conference set the tariff and the lines that handle the cargo deal a little bit under the table and absorb some of the cost, which we will not absorb or which the movers of the goods in British Columbia will not absorb.

**Mr. Whittaker:** Under the table?

**Mr. Lomas:** Well, I make that statement; I am not going to clarify it here.

**Mr. Whittaker:** It is not because of the higher cost of labour in British Columbia?

**Mr. Lomas:** No, it is not.

**Mr. Whittaker:** I guess you understand that the fruit industry in the Okanagan has to compete with the product from Washington state and, you know, you could bring cheap labour in from other countries on the same basis, you understand.

**Mr. Lomas:** And they can bring cheap New Zealand apples into the United States and Canada; I understand that too, yes.

**Mr. Whittaker:** This is not a part of it. It does not have anything to do with something that your union may be doing?

**Mr. Lomas:** No, it is not. We lost that cargo four or five years ago because somebody convinced the owners of the apples up in Kelowna that our container clause was going to cost them a lot of money. That cargo went from Canada to the United States because somebody interpreted our container clause to their advantage, and we lost the cargo.

**Mr. Whittaker:** The Chairman is going to cut me off. We could go along on this for quite a long while. I come from the Okanagan.

[Interprétation]

**M. Whittaker:** Ils ne les valent pas.

**M. Lomas:** Question de productivité.

**M. Whittaker:** Vous avez dit que vous vouliez reprendre certaines cargaisons de l'Okanagan qui passaient par Seattle plutôt que Vancouver. De quoi s'agit-il? Pourquoi Seattle plutôt que Vancouver?

**M. Lomas:** Parce que les acheteurs l'exigent. C'est là que le transporteur fait accoster son navire. Il s'agit d'une cargaison terre-mer.

**M. Whittaker:** De quoi s'agit-il?

**M. Lomas:** De pommes destinées à l'exportation.

**M. Whittaker:** Tout simplement parce que le consignataire l'exige ou y a-t-il d'autres risques?

**M. Lomas:** Il y a certains problèmes à cause des tarifs qui existent au port de Vancouver et dans les autres ports de la Colombie-Britannique. Quant à moi et aux propriétaires de la marchandise, il n'y a pas de problème de productivité. Je ne crois pas que ce soit un problème.

**M. Whittaker:** Comment se fait-il que cela coûte moins cher à partir de Seattle?

**M. Lomas:** Parce que la conférence sur le transport fixe le tarif et les compagnies de navigation qui transportent les cargaisons font certaines concessions sous la table et absorbent une partie des frais que nous ne voulons pas absorber ou que les vendeurs de la Colombie-Britannique ne veulent pas accepter.

**M. Whittaker:** Cela se fait sous la table?

**M. Lomas:** J'ai dit ce que j'ai dit; je n'en dirai pas plus ici.

**M. Whittaker:** Ce n'est pas parce que la main-d'œuvre est plus chère en Colombie-Britannique?

**M. Lomas:** Non.

**M. Whittaker:** Vous n'êtes pas sans savoir que l'industrie fruitière de l'Okanagan doit faire concurrence aux produits qui viennent de l'État de Washington et qu'on peut, dans cet État, profiter d'une main-d'œuvre importée à bon marché.

**M. Lomas:** Je sais aussi qu'on peut importer au Canada et aux États-Unis des pommes à bon marché de la Nouvelle-Zélande.

**M. Whittaker:** Là n'est pas la question. Cela n'a rien à voir avec ce que fait votre syndicat?

**M. Lomas:** Non. Nous avons perdu cette cargaison il y a quatre ou cinq ans parce que quelqu'un a réussi à faire croire aux producteurs de pommes de Kelowna que notre système de conteneurs leur coûterait beaucoup d'argent. On expédie maintenant les pommes par les États-Unis parce que quelqu'un a interprété l'article concernant les conteneurs à leur avantage et nous avons perdu la cargaison.

**M. Whittaker:** Le président va me couper la parole. Nous pourrions continuer ainsi longtemps. Je viens de l'Okanagan.



[Text]

**Mr. Lomas:** I understand that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker.

On behalf of the members, I would like to thank Mr. Lomas for taking time from his extremely busy schedule to appear before us this morning.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**The Chairman:** We now have the Native Brotherhood of B.C., and representing them is Mr. Lonnie Hindle, Co-ordinator.

I would like to welcome Mr. Hindle on behalf of the Committee. Mr. Hindle has an opening statement for us, and then we will go into the questioning.

• 1110

**Mr. Lonnie Hindle (Co-ordinator, Native Brotherhood of B.C.):** Mr. Chairman, I would first like to say that the Standing Committee meeting here is kind of untimely. The person who was supposed to be here today representing the Native Brotherhood took ill and was not able to make it, along with the statement I had written for him to present to the Committee. So I will have to ad lib and try to remember what I wrote for him.

It would almost appear that an election is in the wind in the very near future.

**Mr. Goodale:** Definitely not.

**Mr. Hindle:** In the course of two months, May and June, I have approximately 19 meetings that I must attend and it seems everybody is striving for the same information. So I was just wondering what really is in the wind.

I might add that I was pleased that Fred Yeung from the Pacific Trollers Association was on before me. In a way I am probably wearing two hats here this afternoon as a representative of the Native Brotherhood. Mr. Yeung alluded to the ad hoc committee that represented better than 85 per cent of the fishing industry here in British Columbia. I point out at this time that I am the Chairman of that ad hoc committee. This committee is composed of the Native Brotherhood, the Pacific Trollers Association, the Central Native Fishermen's Co-op, the Prince Rupert Fishermen's Co-op, the Fishing Vessel Owners' Association of British Columbia, the British Columbia Deep Sea Fishermen's Union, the North Coast Native Co-op, and all the other major organizations excluding the United Fishermen and Allied Workers Union, and for obvious reasons I will not comment.

In making a statement here, there are several areas I touch on. In my opening remarks I would like to say that the position of the Native Brotherhood, as the official spokesman for the native fishermen here in British Columbia, is that the native people on this coast have lived by the sea and on the sea since time immemorial, and they are still here today and able to give witness. It is the Native Brotherhood's position that if the herring fishery, and for that matter other fisheries, were potentially as dangerous as they are sometimes made out to be, or alleged to be, we would not be here today to give witness to you.

It is our position that the present regulations as they stand are adequate, and that the new regulations as proposed by MOT concur with the desires of better than the 85 per cent of the fishing industry that we represent. It is our position that these regulations be adequate, as I have said, and if changes are going to occur and those changes would appear to be necessary, we ask that these be done in

[Interpretation]

**M. Lomas:** J'avais compris.

**Le président:** Merci, monsieur Whittaker.

En mon nom et au nom des membres du Comité, j'aimerais remercier M. Lomas d'avoir pris le temps de venir nous voir ce matin malgré son horaire lourdement chargé.

**Des voix:** Bravo, bravo!

**Le président:** C'est maintenant le tour de la Fraternité des Indiens de la Colombie-Britannique représentée par M. Lonnie Hindle, coordonnateur.

Je souhaite la bienvenue à M. Hindle au nom du Comité. M. Hindle a une déclaration à nous faire puis nous passons aux questions.

**M. Lonnie Hindle (coordonnateur, Fraternité des Indiens de la Colombie-Britannique):** Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord dire que la séance de ce Comité tombe mal. Celui qui devait représenter la Fraternité ici aujourd'hui est malade, il n'a pu venir et il a avec lui le mémoire que j'avais rédigé à son intention. Je ferai donc de mon mieux pour essayer de me le rappeler.

Je crois qu'il y a des élections dans l'air.

**M. Goodale:** Certainement pas.

**M. Hindle:** En deux mois, soit mai et juin, il y a environ 19 réunions où on réclame ma présence et il semble que tous veulent avoir les mêmes renseignements. Je me demandais donc ce qu'il y avait dans l'air.

Je dois ajouter que je suis heureux d'avoir vu Fred Yeung de la *Pacific Trollers Association* ici avant moi. D'une certaine façon, je porte probablement deux chapeaux cet après-midi en ma qualité de représentant de la Fraternité des Indiens. M. Yeung a fait allusion au comité spécial qui représente plus de 85 p. 100 des pêcheurs de la Colombie-Britannique. Je suis président de ce comité spécial. Ce comité se compose de représentants de la Fraternité des Indiens, de la *Pacific Trollers Association*, de la *Central Native Fishermen's Co-op*, de la *Prince Rupert Fishermen's Co-op*, de l'*Owners' Association of British Columbia*, du *British Columbia Deep Sea Fishermen's Union*, de la *North Coast Native Co-op* et de tous les autres organismes importants à l'exclusion des Pêcheurs unis et de l'*Allied Workers Union* et je n'en dirai pas plus, pour des raisons évidentes.

Dans ma déclaration, je vais aborder plusieurs domaines. D'abord, la Fraternité indienne, porte-parole officiel des pêcheurs indiens de la Colombie-Britannique, estime que les Indiens de la côte ouest ont toujours vécu de la mer et de ses produits et qu'ils sont toujours ici pour en témoigner. Si la pêche au hareng et autres espèces était aussi dangereuse qu'on le dit quelquefois, la Fraternité des Indiens ne serait pas ici aujourd'hui pour témoigner devant vous.

D'après nous, les lois actuelles sont suffisantes et les nouveaux règlements proposés par le ministère des Transports comblent les désirs de plus de 85 p. 100 des pêcheurs que nous représentons. Ces règlements sont satisfaisants, comme je l'ai dit, et s'il doit y avoir des modifications parce qu'on les juge nécessaires, nous voudrions que ce soit fait après consultation avec les pêcheurs, ceux dont la vie et le

## [Texte]

consultation with the industry itself, with the people whose very livelihood is going to depend on these new regulation changes. We suggest that these changes at least be realistic.

Our position on the conversion of the Loran transfer from A to C is that this transition period be longer. The proposed transition period would simply put an additional burden on our people who are just now beginning to regain their rightful position in this fishing industry.

It is our position that a large number of our people are just now getting independent and out from underneath the companies who have made the investment in Loran and so on. But the number at this time is still few. They have not had the opportunity to reap any return from their investment. Therefore we suggest that this transition period be taken over a 10-year period, rather than proposed to you.

• 1115

Our position on the search and rescue facilities here in British Columbia. The Native Brotherhood, and all of the members of the industry I represent, have been stating for years that our search and rescue facilities are simply inadequate and that more should be done to alleviate that problem. We feel that the facilities should be increased and greater efforts should be taken in this direction, instead of debating and proposing regulations that, supposedly, would regulate one's level of ignorance of safety.

The remarks made by the PTA earlier with respect to the disasters of this last year concur with those of the rest of the industry and certainly concur with those of the Native Brotherhood. It was not because the boats were ill-equipped—recognizing, and calling a spade a spade, that certain vessels should not be out there—but, generally, most of those accidents were largely due to ignorance. In looking at the development of safety we would suggest to this Committee that they, along with the other level of government here in British Columbia, look to the development and the establishment of a marine training college that would help to alleviate this problem as quickly as possible.

Those are the comments I have, in brief. I am sorry that I did not have the written submission with me.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Hindle. I have first Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hindle, thank you for your comments on the issues of concern to the Native Brotherhood here on the West Coast. We appreciate having your representations, and they were made indeed very well.

I am interested in the committee to which you referred at the outset. I am sorry, I guess I missed that point in the presentation that was made by the Pacific Trollers Association. This is a group involving both the fishermen's association and the other interests in the fishing industry on the West Coast, with one exception, and you are chairman of that ad hoc committee, I take it.

**Mr. Hindle:** That is right, yes.

**Mr. Goodale:** One of the areas you are looking at, I presume, is the search and rescue question. Are there others? Or is that your major thrust at the moment?

## [Interprétation]

gagne-pain en dépendent. Il faudrait, au moins, que ces modifications soient réalistes.

En ce qui concerne la conversion du Loran de A à C, la période de transition devrait être plus longue. La période de transition proposée ne ferait qu'ajouter un fardeau de plus pour nos gens qui commencent à peine à reconquérir la place qui leur est due dans le secteur de la pêche.

Bon nombre de nos gens viennent à peine de gagner leur indépendance vis-à-vis des compagnies qui ont investi dans le système Loran et tout le reste. Mais il y en a très peu à l'heure actuelle. La plupart n'ont pas encore réussi à tirer de bénéfices de leur investissement. Nous proposons donc que cette période de transition soit de dix ans plutôt que ce que vous proposez.

En ce qui concerne les services de recherches et de sauvetage en Colombie-Britannique, la Fraternité des Indiens, ainsi que tous les membres de l'industrie que je représente, affirment depuis déjà plusieurs années que les services de recherches et de sauvetage sont tout simplement inadéquats et qu'il faudrait les renforcer afin d'atténuer ce problème. Nous sommes d'avis qu'il faut améliorer ces services et consacrer plus d'énergie en ce sens, au lieu de discuter de projets de règlements qui, en théorie, devraient pallier l'ignorance des gens en matière de sécurité.

Les observations faites plus tôt par la PTA à propos des catastrophes de la dernière année sont similaires à celles du reste de l'industrie et, plus particulièrement, à celles de la Fraternité des Indiens. Pour être franc et tout en admettant que certains navires ne devraient pas naviguer, la plupart des accidents étaient attribuables, non pas à un manque d'équipement sur les bateaux, mais à l'ignorance. Si l'on veut accroître la sécurité, nous suggérons au Comité qu'il étudie, de concert avec les autres paliers de gouvernement de la Colombie-Britannique, la possibilité de mettre sur pied un collège maritime qui aiderait à éliminer ce problème le plus rapidement possible.

Ce sont là, en résumé, mes commentaires. Je m'excuse de n'avoir pas eu de mémoire écrit avec moi.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Hindle. M. Goodale a la parole.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. Monsieur Hindle, je vous remercie de vos observations sur les questions d'intérêt pour la Fraternité des Indiens sur la côte Ouest. Nous vous savons gré de vos commentaires qui furent fort bien formulés.

Ce comité dont vous avez parlé m'intéresse. Je m'excuse, mais je crois avoir manqué l'argument présenté par la *Pacific Trollers Association*. Il s'agit d'un groupe d'associations de pêches et d'autres membres du secteur des pêche de la côte Ouest, à une exception près; vous êtes président de ce comité spécial.

**M. Hindle:** C'est exact.

**M. Goodale:** Je suppose que vous examinez, entre autres, les problèmes des recherches et du sauvetage. Y en a-t-il d'autres, ou est-ce là votre principale préoccupation de l'heure?



[Text]

**Mr. Hindle:** No. It came to light that proposed safety regulations were developed by the Workmen's Compensation Board here in British Columbia, and as the industry was in support of the new proposed regulations being developed by the MOT, our position was that we simply could not serve two masters in this industry that it had to be one or the other. As the MOT is already in existence and has served the industry well for a long period of time, our position is that the question of safety regulations should remain with the MOT and not with any other group.

**Mr. Goodale:** You are basically satisfied, then, with two things, I take it. One is the present state of the regulations governing your industry. Am I also correct when I say that you seem to be generally satisfied with the kind of on-going dialogue, discussion and consultation you have with MOT officials, particularly the Coast Guard representatives, in the devising of regulations, and if those regulations are to be changed, consultation about those changes? Has that been a satisfactory situation in the past with MOT and its associated parts?

**Mr. Hindle:** Certainly, we are satisfied to that level. But our area of satisfaction does not go all the way along to say that all the facilities and the services that have been provided are adequate.

**Mr. Goodale:** No, I was just thinking about the very narrow question of the regulations that basically govern your operations.

**Mr. Hindle:** We recognize that there is room for some improvement, yes.

• 1120

**Mr. Goodale:** On the specific question of regulations we are told sometimes in the House of Commons that fishermen are pretty well united and that they have been asking for certain regulations for some period of time and the government has been negligent in bringing those regulations forward, particularly in the context of the lives that were lost in the herring roe fishery.

I take it from what you say that that may well not be the case. Although some improvement is always necessary in any set of government regulations, the situation involving regulations in the past has in your view been adequate.

**Mr. Hindle:** Let me put it this way: those people that I particularly represent in our organization, the Native Brotherhood,—those who have investments in the industry—yes, they are satisfied.

**Mr. Goodale:** On the question of training, Mr. Hindle, I know in the past couple of seasons as a result of some of the tragedies that have occurred on the West Coast, the Ministry of Transport has conducted seminars trying to acquaint people more with the stability factors and some issues of seamanship. Do you see a way in which that educational effort or training effort on some of the basics of seamanship could be expanded into an ongoing thing so that we might avoid some of the incidents that have occurred in the past, apparently out of a lack of training?

[Interpretation]

**M. Hindle:** Non, Nous avons appris que le *Workmen's Compensation Board* de la Colombie-Britannique procédait à l'élaboration de règlements sur la sécurité. Étant donné que l'industrie est en faveur des nouveaux règlements proposés par le ministère des Transports, nous avons déclaré que nous ne pouvions tout simplement pas servir deux maîtres à la fois et qu'il fallait que l'industrie soit réglementée par l'une ou l'autre autorité. Étant donné que le ministère des Transports existe déjà et qu'il sert fort bien l'industrie depuis longtemps, nous sommes d'avis que les règlements en matière de sécurité devraient continuer à relever du ministère des Transports et non d'un autre organisme.

**M. Goodale:** Vous êtes donc satisfait au fond de deux choses. D'une part vous êtes satisfait de la réglementation actuelle de votre industrie. Ai-je également raison de dire que vous semblez en général satisfait du type de dialogue, de discussion et de consultation permanentes instituées avec les fonctionnaires du ministère des Transports et en particulier, avec ceux de la garde côtière, en vue de l'élaboration des règlements ainsi que, dans l'éventualité d'une modification des règlements, des consultations sur ces modifications? Par le passé, étiez-vous satisfait du ministère des Transports et de ses services connexes?

**M. Hindle:** Nous sommes certainement satisfaits à ce niveau. Nous n'irions toutefois pas jusqu'à nous déclarer satisfaits de tous les services et installations.

**M. Goodale:** Non, Je parlais simplement de l'aspect très limité des règlements qui s'appliquent au départ à votre industrie.

**M. Hindle:** Nous reconnaissons qu'il est possible de faire des améliorations.

**M. Goodale:** En ce qui concerne cette question spécifique des règlements, certains affirment parfois à la Chambre des communes que les pêcheurs sont assez bien unis et qu'ils réclament depuis longtemps des règlements précis, que le gouvernement a négligé de rédiger, compte tenu tout particulièrement des pêcheurs de hareng qui ont perdu la vie.

Je conclus de vos remarques que ce n'est peut-être pas le cas. Bien que certaines améliorations demeurent nécessaires dans toute série de règlements gouvernementaux, vous êtes d'avis que les règlements étaient adéquats par le passé.

**M. Hindle:** Je dirais que les gens que je représente plus particulièrement au sein de notre organisme, la Fraternité des Indiens, les investisseurs, sont satisfaits.

**M. Goodale:** Au niveau de la formation, monsieur Hindle, je sais que depuis quelques années, suite aux tragédies survenues sur la côte Ouest, le ministère des Transports a organisé des colloques afin d'informer un peu mieux les gens sur les facteurs de stabilité et diverses questions de matelotage. Comment envisagez-vous d'intensifier ces activités d'éducation ou de formation en matelotage pour en faire un programme permanent qui permettrait d'éviter certains des accidents du passé survenus, semble-t-il, par manque de formation?

[Texte]

**Mr. Hindle:** Certainly, we very much agree. In the most recent programs conducted on the question of stability seminars were held along the coast of B.C. and went off very well. The comment from our fishermen was: yes, we knew that but there were a lot of little points that we just simply ignored or forgot.

**Mr. Goodale:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I really wanted to ask a quick supplementary having to do with the installation of some new navigational equipment, the newer type Loran system. We are doing it I think for obvious reasons in conjunction with the U.S., the upgrading of navigational aids. Is there any reason to believe that you might be asked as well to go to single sideband radios on your boats?

**Mr. Hindle:** Yes. It is the same. It is one point that I had missed earlier. I was going to say that the probable replacement of the 1630 kilocycle should remain. That is the frequency everybody has now. It is an additional financial burden for all these people to make these conversions and fishing, let us face it, is not as viable an industry as some make it out to be. It was pointed out to you earlier that in the Pacific Trollers Association 20 per cent of 80 per cent catches all the fish. Well, it is likewise in the Native Brotherhood. That segment in the Brotherhood goes out and catches those fish.

**Mr. Forrestall:** Catches the bulk of them.

**Mr. Hindle:** Right. Catches the bulk and those that do not can ill afford to make those changes.

**Mr. Forrestall:** There is no financial assistance for you in this program, is there?

**Mr. Hindle:** No. I might add that if these conversions are going to go ahead as quickly as possible that this Committee and levels of government also look into the possible subsidization in those areas where people simply cannot afford to make that immediate conversion.

**Mr. Forrestall:** We are exploring some form of subsidy or help. Can you give the Committee any technical reason why the changeover should be done in two years? Do you know of any reason why it has to be done in two years instead of over five years or eight years or ten years?

**Mr. Hindle:** None, other than it simply being a question of economics: how quickly you can make that changeover. I will give you an example. We have a very large membership in Alert Bay which is in the northern part of Vancouver Island. The other day I was figuring out the income of these people, and their only livelihood is derived entirely from fishing, and their main income was \$5,900. When they start looking to making these improvements and so on they can hardly afford to and I do not know how they manage to feed their family, let alone upgrade the investment that they have in the industry now.

[Interprétation]

**M. Hindle:** Nous sommes certainement tout à fait d'accord. Les plus récents programmes de formation en matière de stabilité ont pris la forme de colloques organisés dans les villes de la côte de Colombie-Britannique et ils ont eu beaucoup de succès. Les pêcheurs ont fait remarquer qu'ils étaient au courant de ces questions mais qu'il y avait beaucoup de points mineurs qu'ils ignoraient tout simplement, ou qu'ils avaient oubliés.

**M. Goodale:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voulais en fait poser une question supplémentaire au sujet de l'installation du nouveau matériel de navigation de type Loran. Nous y procédons, pour des raisons évidentes, en collaboration avec les États-Unis, afin d'améliorer les aides à la navigation. A-t-on raison de croire que l'on pourra exiger que vous utilisiez à bord de vos bateaux des postes-radio à fréquence de modulation unique?

**M. Hindle:** Oui, c'est la même chose. J'avais oublié d'en parler tout à l'heure. J'allais dire que le remplacement probable de la fréquence 1630 kilocycles devrait se faire. C'est la fréquence actuellement utilisée par tout le monde. Il s'agit toutefois d'un fardeau financier additionnel pour les gens qui doivent faire cette conversion; il ne faut pas oublier que la pêche n'est pas une industrie aussi rentable que certains le prétendent. La Pacific Trollers Association vous a déclaré tout à l'heure que 20 p. 100 de 80 p. 100 des membres prennent tout le poisson. La situation est similaire au sein de la Fraternité des Indiens. Ce groupe de la fraternité est celui qui attrape le poisson.

**M. Forrestall:** Qui en prend la majorité.

**M. Hindle:** Ceux qui ne font pas partie de ce groupe peuvent difficilement se permettre ces modifications.

**M. Forrestall:** Aucun programme d'aide financière n'est prévu?

**M. Hindle:** Non. J'ajouterais que si ces conversions doivent se faire le plus rapidement possible, le Comité et les divers paliers de gouvernement devraient étudier la possibilité d'accorder des subventions aux gens qui ne peuvent absolument pas se permettre cette conversion immédiate.

**M. Forrestall:** Nous examinons la possibilité d'une aide ou d'une subvention quelconque. Pouvez-vous donner des raisons techniques qui justifient une conversion sur deux ans? Savez-vous s'il y a des raisons qui justifient une conversion sur deux ans, au lieu de cinq, huit ou dix ans?

**M. Hindle:** Aucune, si ce ne sont simplement des questions d'ordre financier qui influent sur la rapidité de la conversion. Je vais vous donner un exemple. Nous avons un très grand nombre de membres à Alert Bay située au nord de l'Île de Vancouver. J'ai calculé récemment le revenu de ces pêcheurs, dont le seul gagne-pain est la pêche, et il s'établit à \$5,900. Lorsqu'il faut envisager d'apporter des améliorations et autres transformations, ces gens ne peuvent pas se les payer et je ne sais même pas comment ils réussissent à nourrir leur famille; comment pourraient-ils améliorer l'investissement qu'ils ont actuellement dans l'industrie.



[Text]

**Mr. Forrestall:** What do your boats cost you?

• 1125

**Mr. Hindle:** We have several members that are now building 65 to 70-foot drum seiners. By the time the vessel is launched in the water with the drum seine on, the investment in purchasing the seine nets, herring nets and so on, those two investments would amount to \$562,000.

**Mr. Forrestall:** That is a lot of money. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hindle, I want to carry on for a moment with Mr. Forrestall's question on the single sidebands.

That, I believe—and you can correct me if I am wrong—is due to an international agreement because we are finding that the frequencies are all used up and not available. What is your feeling on it and what alternatives do we have?

**Mr. Hindle:** It is not that we are against any of these proposed changes. Again I would like to point out to you, as I pointed out earlier, that these changes and so many changes that are being proposed in the marine industry are done primarily with very little or without consultation with the industry and the industry not having the opportunity to make that necessary input. Whether it is feasible at this time or in 10 years from now, we recognize that certainly it will be an improvement.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** You are concerned with the timing and the cost and possibly some type of assistance for those who need it.

**Mr. Hindle:** Right. Just add up the number of licensed vessels that there are in the industry on this coast and you start looking around for the facilities to start making these change-overs. And the PTA suggested, "Look, that equipment is not going to be that readily available." We do not have local manufacturers of this equipment, it has to be imported, and the demand is going to be so high that the cost is going to be driven up beyond the capability of many fishermen.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Has the PTA given you any indication when the equipment will become readily available?

**Mr. Hindle:** No, there are rumours to the effect that it is at different stages of development, that is all.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I was very interested in your short remarks on the marine training college. How do you people and the Brotherhood envisage that training college? At whom would it be directed: at skippers, crews? How do you see the suggestion of the marine training college of the Pacific in Vancouver or B.C. taking shape?

**Mr. Hindle:** Let me put it this way: probably 75 to 80 per cent of the present skippers are from the school of hard knocks and are in the age category of 45 to 65. I do not think there is anything a marine college could do for these people but these people are not going to live forever. It is an introduction of training facilities for those of the younger generation who desire to go into the industry.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Combien coûte un bateau?

**M. Hindle:** Plusieurs membres construisent actuellement des seineurs à tambour de 65 à 70 pieds. Une fois le navire mis à l'eau et la seine à tambour installée, une fois payé le coût des seines et filets à hareng, etc., l'investissement sera de l'ordre de \$562,000.

**M. Forrestall:** C'est beaucoup d'argent. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président. Monsieur Hindle, j'aimerais que nous ne revenions quelques instants à la question de M. Forrestall au sujet des fréquences de modulation uniques.

Vous me corrigerez si je me trompe, mais je crois que cette décision fait suite à un accord international adopté parce que toutes les fréquences sont utilisées et qu'aucune n'est disponible. Qu'en pensez-vous et quelle autre solution existe-t-il?

**M. Hindle:** Nous ne sommes pas contre ces transformations. J'aimerais vous rappeler, ainsi que je l'ai dit plus tôt, que ces changements et beaucoup d'autres changements que l'on se propose d'apporter dans l'industrie maritime sont faits pratiquement sans consulter l'industrie; l'industrie n'a pas encore eu l'occasion d'y apporter sa contribution nécessaire. Que ce soit possible de le faire maintenant ou dans dix ans, nous reconnaissons que ce sera sûrement une amélioration.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Vous vous préoccupez du calendrier, des coûts et peut-être d'une certaine forme d'assistance aux gens qui en ont besoin.

**M. Hindle:** Exactement. Nous n'avons qu'à calculer le nombre de navires autorisés à pêcher sur la côte compte tenu du nombre d'entreprises qui peuvent faire ces conversions. LA PTA a souligné que ce matériel n'était pas facile à obtenir. Nous n'avons aucun fabricant local de ce matériel, qu'il faudra importer, et la demande sera tellement forte que le coût augmentera au point d'être trop élevé pour beaucoup de pêcheurs.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** La PTA vous a-t-elle donné une idée de l'époque où l'on pourra obtenir ce matériel?

**M. Hindle:** Non. D'après certaines rumeurs, ce matériel est en voie d'être mis au point.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'ai été fort intéressé par votre brève remarque à propos d'un collège maritime. Comment est-ce que vous, et les gens de la Fraternité, envisagez un tel collège? A qui s'adresserait-il: les capitaines, les équipages? Que pensez-vous de la suggestion d'établir un collège maritime du Pacifique à Vancouver, ou en Colombie-Britannique?

**M. Hindle:** A l'heure actuelle, environ 75 à 80 p. 100 des capitaines sont diplômés de la rude école de la vie et sont âgés de 45 ans à 65 ans. Je ne pense pas qu'un collège puisse faire quoi que ce soit pour ces gens-là, mais ils ne vivront pas éternellement. Ce collège doit être créé pour les jeunes qui veulent entrer dans ce secteur.

[Texte]

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Do you see it as a full-time, say, a year or two years or on-the-job training? I would like to know what you have in mind. I am intrigued by it and I think it is possibly a very good idea but I would like to find out more about your concept of it.

**Mr. Hindle:** The Native Brotherhood's concept of it would be a one-year period and it is the position generally of most of our members that people could be adequately trained in that period of time.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** This will be my final question, Mr. Chairman, as I see your eyes starting to gleam a little bit.

On the question of search and rescue, does the Brotherhood feel that the Coast Guard, the National Defence people, those that are currently in the job of search and rescue are adequately doing the job with what they have. I think primarily the statement is they need more equipment. The Coast Guard has suggested, I believe, one off-shore cutter, 234 feet, one SAR hovercraft, at least three 65 foot Starcutters, and two in-shore rescue boat units. They think that probably would help a great deal. Is your problem with what is being done with what they have now or do we simply need more of it?

• 1130

**Mr. Hindle:** No. We certainly cannot fault the people who are presently doing what they are doing. We are simply saying that they are required to go beyond what they should normally be doing. It was pointed out by the PTA that the planes were out searching for a downed aircraft; there was an accident out there. It is simply not enough. It seems kind of ridiculous that when we get into a situation out on the West Coast, we in Canada, as rich as a country as we are, have to call on our brothers—friends across the border—to come and assist us in air-sea rescue.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you. A couple of quick questions. I am interested, Mr. Hindle, in your comments re a marine training college and I am wondering if the Brotherhood... if you have done any thinking on the type of structure that would take. Do you envisage a separate school, a government school, or government assistance to programming within our existing vocational structure and our B.C.I.T. and vocational schools where we might have a wider regional dispersion of that talent. Have you done any thinking here?

**Mr. Hindle:** Being an educator, I am somewhat ambivalent as to which way it should go. I recognize that, for example, at Alert Bay where they have attempted to set up a marine training course, they are having their shortfalls now because of lack of funding. But the over all mechanics and structure of how it should take place, I think right now is really not the question. I think the important thing is that the two levels of government immediately get together and get it resolved. Here in British Columbia it has been nothing but a political football. It was kicked around from the former Socred government, and kicked around with the NDP. Now everybody has been fired and we have

[Interprétation]

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Pensez-vous qu'il devrait s'agir d'un cours de formation à temps complet d'une année, ou deux, ou d'un programme de formation en cours d'emploi? J'aimerais connaître votre avis. Je suis intrigué par cette idée et je pense qu'elle est peut-être très bonne, mais j'aimerais savoir comment vous l'envisagez.

**M. Hindle:** La Fraternité des Indiens envisagerait un programme d'une année; la plupart de nos membres sont généralement d'avis que l'on pourrait fournir une formation adéquate dans un tel laps de temps.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Ce sera ma dernière question, monsieur le président, car je vois vos yeux qui commencent à lancer des étincelles.

En ce qui concerne les services de recherches et de sauvetage, la Fraternité est-elle d'avis que les garde-côtes, les gens de la Défense nationale, c'est-à-dire tous ceux qui s'occupent actuellement de recherches et de sauvetage, font un travail adéquat avec le matériel dont ils disposent. Je pense qu'il faut tout d'abord dire qu'ils ont besoin de plus de matériel. Les garde-côtes ont suggéré, je crois, l'acquisition d'un cotre de haute mer, de 234 pieds, d'un aéroglisseur SAR, d'au moins trois *Starcutters* de 65 pieds et de deux bateaux de sauvetage côtier. Ils estiment que ce matériel serait très utile. A votre avis, le problème se situe-t-il au niveau de leur utilisation, de l'utilisation du matériel actuel, ou de l'insuffisance de ce dernier?

**M. Hindle:** Non, nous ne pouvons certainement pas mettre en cause le travail actuel de ces gens. Nous prétendons simplement qu'ils doivent œuvrer dans des secteurs qui dépassent leur niveau normal d'activité. La PTA a signalé que les avions étaient à la recherche d'un appareil qui a disparu. Ce n'est pas assez. C'est ridicule pour nous Canadiens de côte Ouest qui vivons dans un pays aussi riche que le nôtre, d'être obligés de demander à nos amis de l'autre côté de la frontière de venir nous aider dans des opérations de sauvetage en mer.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Douglas. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci. Quelques questions rapides. Monsieur Hindle, vos remarques à l'égard d'un collège maritime m'ont intéressé et j'aimerais savoir si la Fraternité, ainsi que vous-même, avez réfléchi au genre de structures à adopter. Envisagez-vous une école séparée, une école du gouvernement, ou encore une assistance du gouvernement à un programme établi dans les écoles actuelles de formation professionnelle et technique de la Colombie-Britannique, ce qui permettrait peut-être une diversification régionale plus marquée du programme. Avez-vous réfléchi à la question?

**M. Hindle:** En tant qu'éducateur, j'ai une attitude quelque peu ambivalente quant à l'orientation. Par exemple, je sais que la tentative faite à Alert Bay pour créer un programme de formation maritime a subi certains échecs à cause d'un manque de financement. Par ailleurs, je ne pense pas que le problème se situe maintenant au niveau des mécanismes et de la structure à adopter. L'important, à mon avis, est que les deux niveaux de gouvernement se mettent ensemble pour régler le problème. En Colombie-Britannique, cette question n'a été rien d'autre qu'un ballon politique. Il a été lancé par l'ancien gouvernement du Crédit social et repris par le NPD. A l'heure actuelle,



[Text]

hired a brand new advisory committee and we hope that this new advisory committee will be able to take the necessary steps to see that the marine college becomes a reality. Fortunately, the Native Brotherhood does have a representative on this advisory board.

**Mr. Huntington:** I am troubled by a marine training college. There are some who believe we could get a much broader exposure in a much more effective use of resource without creating another structure by imposing that curriculum into the existing vocational schools and institutes. There is a fairly high turnover of people who think of taking marine training; think of it and then find out it is not their life, so rather than get into a permanent structure... Do you have some comment or thought as to the advisability of using those educational establishments we have by rather rapidly imposing a marine training program to their curriculum? Would you not think that is probably the easier and more effective route to go?

**Mr. Hindle:** Yes. That definitely would be the direction to go in. I would support that with the statement that 90 per cent of the membership of the Native Brotherhood live in remote villages up and down the coast of British Columbia and it would seem to service them a lot better and be a lot more feasible to have that taken to them instead of taking them to an institution.

**Mr. Huntington:** Great. One quick question, Mr. Chairman. Are you finding that the single side band unit is turning out as we all hoped it would when it was originally introduced to replace the double side band? Are you satisfied with the type of equipment that is being sold and that you are having to purchase, or are you finding faults with it?

**Mr. Hindle:** I cannot really give you a broad statement on that, but generally, considering what is available on the market, yes, it is comparative.

• 1135

**Mr. Huntington:** You are not experiencing extreme difficulties with operational problems and blind spots on the coast.

**Mr. Hindle:** Oh yes, there are definitely blind spots. The best of equipment cannot always accommodate those factors. There are some places where you do not get transmission, period.

**Mr. Huntington:** Do you have any call for improving transmission facilities or relay facilities on the coast?

**Mr. Hindle:** I will give you an example of what the Native Brotherhood has done to service our own members. Through the RAVEN Society of British Columbia, which is a communications society, we have a separate and complete channel for communications with our own fishing fleet. This is an effort solely by the Brotherhood itself; nobody else has it. The RAVEN Society was set up initially as a communications link between all the reserves along the coast. Now we have expanded it and those same side bands are also on the fishing vessels.

**Mr. Huntington:** Are you satisfied with the service that B.C. Telephone's Marine Section is offering up in the Queen Charlotte Islands and northern Vancouver Island area?

[Interpretation]

tout le monde est excité et nous avons créé un nouveau comité consultatif. Nous espérons que ce comité consultatif sera en mesure de franchir les étapes nécessaires à la réalisation de ce collège maritime. Il est heureux que la fraternité des Indiens compte un représentant au sein de ce conseil consultatif.

**M. Huntington:** Cette idée de collège maritime m'inquiète. Certains sont d'avis que nous pourrions assurer une meilleure utilisation de ces ressources pour un plus grand nombre de gens sans établir un nouvel organisme et en imposant un programme aux instituts et écoles de formation professionnelle actuels. Il y a un grand nombre de gens qui pensent vouloir suivre une telle formation, y réfléchissent et découvrent que ce n'est pas fait pour eux; il ne faudrait donc pas un organisme permanent. Avez-vous un commentaire. Pensez-vous qu'il serait opportun d'utiliser les établissements d'éducation actuels à qui l'on imposerait rapidement un programme de formation maritime? Ne pensez-vous pas que ce serait sans doute plus facile et plus efficace?

**M. Hindle:** Oui. Ce serait certainement l'orientation à adopter. Je suis en faveur de l'idée mais j'aimerais préciser que 90 p. 100 des membres de la Fraternité vivent dans des villages éloignés situés le long de la côte de la Colombie-Britannique; ils seraient beaucoup mieux servis et ce serait beaucoup plus réaliste de leur amener ce programme plutôt que l'inverse.

**M. Huntington:** Formidable. Une question rapide, monsieur le président. Avez-vous pu constater si les postes à fréquence de modulation unique donnaient un rendement aussi bon que celui envisagé au début afin de remplacer les postes à fréquence de modulation double? Êtes-vous satisfait du genre de matériel en vente et que vous devez acheter, ou trouvez-vous matière à vous plaindre?

**M. Hindle:** C'est difficile à dire, mais, en règle générale, compte tenu du matériel disponible sur le marché, il ne faut pas se plaindre.

**M. Huntington:** Ne connaissez-vous pas de graves difficultés matérielles qui font qu'il y a des zones mortes le long de la côte?

**M. Hindle:** Si, en effet, et le meilleur matériel n'y peut souvent rien. Il y a des endroits d'où on ne peut ni émettre ni recevoir.

**M. Huntington:** Estimez-vous nécessaire une amélioration des stations ou des relais le long de la côte?

**M. Hindle:** Je vais vous donner un exemple de ce que la Fraternité a fait pour servir nos propres membres. Grâce à la Raven Society de Colombie Britannique, société de communication, nous avons avons notre propre canal pour communiquer avec notre flotte de pêche. C'est là un effort unique de la Fraternité; personne d'autre ne l'a fait. Le réseau de la Raven Society avait été créé initialement pour relier toutes les réserves le long de la côte. Nous avons étendu ce réseau avec les mêmes fréquences aux bateaux de pêche.

**M. Huntington:** Êtes-vous satisfait des services fournis par la B.C. Telephone's Marine Section, dans les îles de la Reine-Charlotte et au nord de l'île Vancouver?

[Texte]

**Mr. Hindle:** No, we are not completely satisfied with it.

**Mr. Huntington:** Do you believe it should be updated, and probably more transmission stations added?

**Mr. Hindle:** Most definitely.

**Mr. Huntington:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Pearsall.

**Mr. Pearsall:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hindle, in your opening remarks you named many of the groups that you represent. Could you give me some figures as to what percentage of those groups of fishermen like the P.T.A. run out into West Coast waters?

**Mr. Hindle:** The remark I made is that many of our fishermen, direct members of the Native Brotherhood, are just now getting out from under the fish companies and investing in the industry, and slowly taking direction. We have a lot of combination boats—that is, they are gill netters and trollers.

**Mr. Pearsall:** In questioning Mr. Dunan of the P.T.A., he made reference to the lighthouses and their “demaning”, if that would be the proper term. You did not say anything on that—have you any comments?

**Mr. Hindle:** The Native Brotherhood would like to see the human element maintained.

**Mr. Pearsall:** The report came out that the whole West Coast would possibly be involved in the taking away of manpower. It actually is not that at all. I have learned just this morning, since talking with Mr. Dunan, that there are possibly only about four stations that would be dehumanized, and they will be ones close to towns or cities. I do not know if you were aware of that or not.

**Mr. Hindle:** No, I was not.

**Mr. Pearsall:** I had the information given to me. I wanted it on the record, Mr. Chairman, because I was myself quite surprised to learn that it was not as serious a matter as Mr. Dunan suspected.

That is all I wanted to ask. That you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Pearsall.

Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, I would like to suggest that the remark in respect of the lighthouses' being automated is something which should be capitalized with exclamation marks. It has not been given very much attention this morning but it is a concern on both the East Coast and the West Coast, as I understand it. It is something which cannot be done from the armchair in Ottawa; it is something which can only be done in consultation with the people who make use of the facilities of lighthouse. There are certain ones on the East Coast, as I understand there are on the West Coast, where automation is just not within the bounds of good safety practices. I think this Committee and all officials of the department should take very, very careful notice of this particular aspect of the presentation by the Brotherhood and by the union which appeared before us this morning. I would urge that the department consult carefully and in depth, prior to automation, with those who use those lighthouses.

[Interprétation]

**M. Hindle:** Non, nous n'en sommes pas entièrement satisfaits.

**M. Huntington:** Pensez-vous que l'on devrait moderniser le réseau et ajouter d'autres stations?

**M. Hindle:** Absolument.

**M. Huntington:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Pearsall.

**M. Pearsall:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Hindle, dans vos remarques préliminaires, vous avez nommé nombre des groupes que vous représentez. Pourriez-vous me donner les chiffres en pourcentage de ces groupes, comme la P.T.A., qui pêchent dans les eaux de la Côte Ouest?

**M. Hindle:** J'ai dit que beaucoup de nos pêcheurs, membres à part entière de la Fraternité des autochtones, se libèrent en ce moment de l'emprise des sociétés de pêche et qu'ils s'organisent lentement pour leur propre compte. Nous avons beaucoup de bateaux équipés à la fois pour la pêche au filet maillant et à la traîne.

**M. Pearsall:** M. Dunan de la P.T.A., nous a parlé du problème des phares et de la disparition de leurs gardiens. Vous n'avez rien à dire à ce sujet?

**M. Hindle:** La Fraternité des autochtones aimerait qu'une présence humaine soit maintenue.

**M. Pearsall:** Le bruit a circulé qu'il était possible que tous les gardiens de la Côte Ouest soient retirés. Ce n'est pas du tout conforme à la réalité. Je viens d'apprendre ce matin, en discutant avec M. Dunan, qu'il n'était question que de «déshumaniser» seulement 4 phares à proximité de villes ou de villages. Le saviez-vous?

**M. Hindle:** Non.

**M. Pearsall:** Ce sont là les renseignements qu'on m'a donnés. Je voulais le mentionner, monsieur le président, car j'ai été moi-même très surpris d'apprendre que la question n'était pas aussi grave que le pensait M. Dunan.

C'est tout ce que je voulais dire. Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Pearsall.

Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, à mon avis, cette remarque à propos de l'automatisation des phares devrait être mise en lettres capitales avec des points d'exclamation. On a très peu porté attention à cette question ce matin, mais elle est d'importance tant sur la Côte Est que sur la Côte Ouest. On ne peut tout simplement prendre cette décision du fond d'un fauteuil à Ottawa; il est impératif de consulter les utilisateurs. Il y a certains phares de la Côte Est, ainsi que certains phares de la Côte Ouest, me dit-on, dont l'automatisation est tout simplement contraire à tous les principes de sécurité. Les membres du comité et les fonctionnaires du ministère devraient prêter une attention toute particulière à cet aspect des commentaires de la Fraternité et du syndicat. J'encourage vigoureusement le ministère à consulter avec grand soin les utilisateurs des phares avant de les automatiser.



[Text]

I believe our witness will agree with what I am saying.

• 1140

**Mr. Hindle:** I just might add that at the point where the one particular disaster happened this spring, if it had not been for the human element there and if there had only been mechanism, a few more lives would have been lost, but fortunately for the lightkeeper two lives were saved.

**Mr. McCain:** She was the director.

**Mr. Hindle:** Correct.

**Mr. McCain:** You and a previous witness on this subject concur totally. I hope the department will take very very careful note of this and make a practice of consultations and not just automatically do it from the armchairs in Ottawa. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. On behalf of the Committee we would like to thank you, Mr. Hindle, for having taken the time to be with us this morning.

Next we have with us this morning the Canadian Merchant Service Guild. We have their representative, Captain Maury Sjoquist, the Assistant Secretary Treasurer of the Guild, who has an opening statement for us this morning. Mr. Sjoquist.

**Captain Maury Sjoquist (Assistant Secretary Treasurer, Canadian Merchant Service Guild):** First of all, I would like to say that my boss, the Secretary Treasurer of the Western Branch of the Guild, would have liked to be here, but he is currently in Victoria working on a subject about which you were just speaking, marine training. We have a representative, Captain Roy Berry, on this advisory committee of the provincial government.

Our organization, I take it most of you are probably aware, represents ship's officers in Canada and we are a national organization. We have a national structure and branch structure. I would think, from listening to the previous witnesses and comments from the Committee members here, we are involved in pretty near every subject you have talked about. Meetings have just been completed in Ottawa with the MOT on certification requirements for ships' officers and meetings have been taking place in Ottawa on marine training also. So I really think I have heard very few subjects talked about today on which somebody in the guild, not particularly me, is not an expert, or in which we are not deeply involved.

I would not care to comment on any of the points of view of the fishing industry, either of the Brotherhood or of the Trollers' Association just dealing with the fishing industry. I will leave that to them. I would say, though, in this regard, that I think we are experts on regulations for safety, as well as manning, certification, ship construction and everything else by this time. We have had a long hard battle through the years to establish these things and I think probably where we were prominent was in the tow boat industry. There was a time when we did not really communicate very well with the government or with the MOT, Department of Transport at that time, but that is not the case any more. I could not accuse the MOT of not communicating with us any longer. In the past few years I think we have been involved and pretty well participated in all the decisions that were made. I cannot say that we have had our way in most cases, but we have certainly had the opportunity to participate and I only hope that this will continue.

[Interpretation]

Je pense que le témoin sera d'accord avec moi.

**M. Hindle:** Au sujet du naufrage de ce printemps, j'aimerais ajouter que le nombre des victimes aurait été encore plus grand s'il n'y avait eu que des machines. Grâce à la présence de cet élément humain dans le phare, deux vies ont été sauvées.

**M. McCain:** C'était la directrice.

**M. Hindle:** C'est exact.

**M. McCain:** Votre témoignage concorde parfaitement avec le témoignage précédent. J'espère que le ministère prendra ceci en considération et mettra sur pied un processus de consultation au lieu de procéder de façon automatique depuis Ottawa. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Au nom des membres de ce Comité, j'aimerais remercier M. Hindle d'avoir comparu ce matin devant nous.

Le prochain témoin que nous entendrons représenter la *Gilde* canadienne de la marine marchande. Le capitaine Maury Sjoquist est le secrétaire-trésorier adjoint de cette *Gilde* et il nous a préparé une déclaration d'ouverture. Monsieur Sjoquist.

**Le capitaine Maury Sjoquist (secrétaire-trésorier adjoint, *Gilde* canadienne de la marine marchande):** J'aimerais tout d'abord dire que mon supérieur, le secrétaire-trésorier de la section Ouest de la *Gilde* aurait aimé participer à cette réunion, mais il étudie justement à Victoria le problème dont vous venez de parler, la formation. Le capitaine Roy Berry nous représente au sein de ce comité consultatif du gouvernement provincial.

Comme vous le savez probablement tous, notre organisme, est un organisme national qui représente tous les officiers de marine du Canada. Notre organisme est divisé en plusieurs sections. D'après les témoignages et d'après les commentaires des membres de ce Comité, je puis dire que la majorité des sujets que vous avez abordés nous sont familiers. Nous venons de nous entretenir avec des responsables du MDT à Ottawa, au sujet des brevets exigés des officiers de marine et également au sujet de la formation des marins. Je suis donc certain que tous les membres de la *Gilde*, et je ne parle pas de moi en particulier, sont des experts dans presque tous les domaines dont vous venez de parler ou du moins ils sont très bien informés.

Je n'ai pas l'intention de commenter les opinions exprimées sur l'industrie de la pêche, qu'il s'agisse de la *Fraternité* ou de l'Association des pêcheurs à la traîne. Je leur en laisse le soin. Je dirais cependant à cet égard, que nous sommes des experts pour ce qui est des règlements de sécurité, de l'équipage, des certificats, de la construction navale et de tout le reste. Nous avons lutté pendant des années pour que tout cela soit reconnu et je puis dire que nous sommes probablement les champions de l'industrie du remorquage. A une époque, les communications n'étaient pas très bonnes avec le gouvernement ou avec le ministère des Transports, mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Je ne peux pas accuser le MDT de ne plus communiquer avec nous. Au cours des dernières années, nous avons participé à toutes les décisions qui ont été prises. Je ne peux dire que nous ayons toujours eu gain de cause, mais, nous avons eu l'occasion de participer, et j'espère que cela continuera.

[Texte]

• 1145

As far as the marine training is concerned, we have a very adamant point of view about marine training. First of all, I would make a flat statement that on the West Coast of Canada the marine training facilities are in a deplorable state. They could not be in any worse state. There virtually is not any. As far as having these training facilities tied to community colleges or to vocational colleges, we are completely opposed to this. In fact, this has been the structure. It does not work. We feel that the marine industry is such a significant industry in Canada and is so vital to our economy that we must—incidentally they do have marine colleges in the East, but we must have a proper marine college established here. We are battling right now to get that because, as was mentioned earlier, the provincial government change here has sort of hindered the development of the thing. The BNA Act restricts education to the provincial field. In my opinion, it would be far better if a federal endeavour such as the marine industry was all controlled and there were marine colleges run solely by the federal government. But that is not the case, so it is going to require joint participation and agreement between the federal and provincial governments. Possibly we are moving towards that now. I say possibly because we thought we were at many other times, but this new advisory committee gives us hope. I would also hope that the federal government supplies the funds that they had more or less committed themselves to in the past.

I am skipping from subject to subject here because I could—you do not have the time, I am sure—literally go on for a couple of hours. There is no subject you talked about that I could not talk about. I think I will briefly run through these things.

There was one question asked on Bill C-61. Our organization is naturally in support of Bill C-61, as we are in support basically of the proposed Maritime Code which is not completed yet, as you know. But there is one thing about Bill C-61 on which I should comment. In this province we have a Transport Minister who is obviously opposed to certain parts of it, mainly the intercoastal trading by Canadian ships and not foreign ships.

We think that if the same kind of logic were applied to the railroads or the trucking industry, there would be a revolution in this country. But seeing as we have not really had any Canadian maritime industry in intercoastal trading for some time, it has been economically and in other ways convenient to use Commonwealth ships, and in some cases use Liberian or whatever. I take it that vested interests in B.C. think, because of the wage costs and whatever other costs will be incurred, it is economically more viable to use Liberian.

There is a provision in Bill C-61 for exemptions when Canadian ships are not available, and there is a great possibility Canadian ships will not be available any how. They certainly will not be available to any extent if something is not done about the marine training facilities in Canada because it is a fact there is a shortage of ships' officers.

If the entire industry in B.C., mainly bearing on the forest industry, was to go at the capacity it was two years ago, you would not have to worry about manning ships.

[Interprétation]

En ce qui concerne la formation des marins, notre attitude est inflexible. Pour commencer, je dirai que les installations de formation sur la côte Ouest du Canada sont déplorables. Elles ne pourraient pas être pires qu'elles ne sont. Il n'en n'existe pratiquement pas. Nous nous opposons radicalement à ce que ces centres de formation soient intégrés à des collèges communautaires ou à des centres d'enseignement professionnel. En fait, c'est ainsi que nos centres de formation étaient censés fonctionner mais cela n'a pas marché. L'industrie de la mer est tellement essentielle à l'économie du Canada qu'il est indispensable que nous ayons ici notre propre école navale. Je crois d'ailleurs qu'il en existe dans l'Est du pays. Nous nous battons pour obtenir gain de cause et, comme nous l'avons mentionné plus tôt, le changement de gouvernement provincial a un peu ralenti la réalisation de ce projet. L'Acte de l'Amérique du Nord britannique confie l'éducation à la juridiction provinciale. Selon moi, il vaudrait beaucoup mieux que l'industrie de la mer, de même que les écoles navales, soient exclusivement contrôlées et gérées par le gouvernement fédéral. Mais comme ce n'est pas le cas, les gouvernements fédéral et provinciaux devront collaborer et conclure des ententes. Il semble qu'actuellement nous œuvrions dans ce sens. Je dis il semble, car nous avons déjà eu cette illusion dans le passé. Mais l'existence de ce nouveau comité consultatif nous donne espoir. J'espère également que le gouvernement fédéral nous accordera les fonds qu'il nous a plus ou moins promis dans le passé.

Je me permets de sauter du coq à l'âne car je pourrais continuer sur ce chapitre pendant deux heures, mais je sais que votre temps est limité. Il n'y a aucun sujet que vous n'ayiez abordé et dont nous ne puissions parler. Je vais donc récapituler brièvement ce qui a été dit.

Une question a été posée au sujet du Bill C-61. Notre organisme soutient naturellement le Bill C-61 de même qu'il soutient fondamentalement les propositions relatives au Code maritime, qui, comme vous le savez, n'a pas encore été adopté. Mais j'aimerais faire une remarque au sujet du Bill C-61. Le ministre des Transports de notre province n'est pas d'accord avec la totalité des propositions et il s'oppose en particulier à ce que seuls des navires canadiens et non pas étrangers assurent le commerce intercoûtier.

Si on appliquait le même principe à l'industrie ferroviaire ou au transport routier ce serait la révolution dans le pays. Mais, sachant qu'il n'existe pas à proprement parler d'industrie canadienne du commerce intercoûtier, pour des raisons économiques et autres, nous avons dû recourir à des navires du Commonwealth et parfois du Libéria. Je suppose que ceux qui ont des intérêts en Colombie-Britannique jugent qu'il est plus rentables d'utiliser des navires libériens étant donné le coût des salaires et autres.

Une disposition du Bill C-61 prévoit certaines déductions lorsque les navires canadiens ne sont pas disponibles; et il est très probable que cela soit le cas, et que cela le reste si l'on ne fait rien pour améliorer les centres de formation des marins au Canada. En effet, nous souffrons incontestablement d'un manque d'officiers de marine.

Si l'ensemble de l'industrie de la Colombie-Britannique, qui dépend essentiellement de l'industrie du bois, maintenait son rythme d'il y a deux ans, il serait inutile de vous



[Text]

You could not man tugboats. There are not enough certificates.

So I guess at that point, if anybody wants to ask me questions I will answer them. There certainly was not any subject brought up by anybody here today that does not involved us in some way.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Sjoquist. First is Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I wonder if I could ask the Captain if there is any tonnage moving between any port here on the West Coast and any other port on the West Coast, in other words between any two Canadian ports out here, that at present is not moving in a Canadian bottom.

**Capt Sjoquist:** No. Between two ports on the West Coast you are referring to—not to my knowledge.

**Mr. Forrestall:** There are half a dozen trips a year inter-coastal, from here to the East Coast.

**Capt. Sjoquist:** Yes, that is right.

**Mr. Forrestall:** But are there any intracoastal here in B.C.?

**Capt Sjoquist:** I cannot think of any, no. There is the problem, mind you, with what we refer to as the pirate ships that operate on the Coast with foreign seamen, but not trading between Canadian ports. They are involved in the Alaska cruise business.

**Mr. Forrestall:** It is a growing business, is it not? That was all, Mr. Chairman.

• 1150

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to touch briefly upon the question of Bill C-61, and I am glad Captain Sjoquist referred to it. In your remarks, you made reference to the Minister of Transport opposing some aspects of the legislation. I take it you mean the provincial Minister of Transport, Mr. Davis.

**Captain Sjoquist:** Excuse me. That is correct.

**Mr. Goodale:** Thank you very much, because if there is some opposition there at the other end, I am certainly not aware of it. On the question of Bill C-61, I take your statement today to indicate strong support for the legislation. Certainly, that was consistent with the position which your organization took before the Standing Committee earlier this year.

**Captain Sjoquist:** Right.

**Mr. Goodale:** Is there any particular aspect of the legislation, now at this stage, that you can see as justifying any kind of delay in proceeding with it? Is there a part, for example, that you are not clear about or have reservations about?

**Captain Sjoquist:** First of all, I do not want to seem like an expert on Bill C-61. As I say, within our organization there are people with much more expertise than I have. I feel I have fairly good knowledge of it, though.

[Interpretation]

inquiéter de la formation des équipages. Il vous serait impossible d'équiper des remorqueurs. Il n'y a pas suffisamment de brevets.

Si quelqu'un a des questions à me poser, je serais très heureux d'y répondre. Je puis affirmer que tous les sujets qui ont été abordés ce matin nous sont familiers.

**Le président:** Merci, monsieur Sjoquist. Le premier nom sur ma liste, est celui de M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais que le capitaine nous dise s'il existe des navires ne battant pas pavillon canadien qui se déplacent entre deux ports canadiens de la côte ouest?

**Capt Sjoquist:** Non. Entre deux ports de la côte ouest, vous faites allusion à . . . pas que je sache.

**M. Forrestall:** D'ici à la côte est, le trajet intercôtier se fait environ 6 fois par an.

**Capt Sjoquist:** Oui, c'est exact.

**M. Forrestall:** Le trafic intercôtier existe-t-il ici en Colombie-Britannique?

**Capt Sjoquist:** Je ne crois pas. Il y a bien sûr le problème des navires que nous appelons pirates avec des équipages étrangers, mais qui ne relient pas commercialement les ports canadiens. Ce sont des navires de croisière pour l'Alaska.

**M. Forrestall:** Cette activité est en pleine expansion, n'est-ce pas? C'est tout monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Forrestall. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais brièvement revenir au Bill C-61 et je suis heureux que le capitaine Sjoquist y ait fait allusion. Dans vos remarques, vous avez dit que le ministre des Transports s'opposait à certains aspects de cette loi. J'ai cru comprendre que vous parliez de M. Davis, ministre provincial des Transports.

**Capt Sjoquist:** Excusez-moi. C'est exact.

**M. Goodale:** Merci beaucoup. En effet, j'ignorais totalement que le Bill C-61 mécontentait certains à l'autre bout du pays. Pour en revenir à ce bill, j'ai cru comprendre que vous le souteniez fermement. Et ceci est tout à fait dans la ligne de l'attitude que votre organisme a défendue devant les membres du Comité permanent plus tôt cette année.

**Capt Sjoquist:** C'est exact.

**M. Goodale:** Existe-t-il un aspect de cette mesure législative qui selon vous justifie que soit retardée la mise en application du bill? Avez-vous des réserves à faire ou des éclaircissements à demander au sujet d'une partie bien précise?

**Capt Sjoquist:** Tout d'abord, je ne voudrais pas passer pour un expert du Bill C-61. Comme je l'ai dit, certains membres de notre organisme sont beaucoup plus compétents que je ne le suis. Cependant, je puis dire que je le connais assez bien.

[Texte]

As far as Bill C-61 is concerned, no, I am not aware that there is any reason as far as we are concerned that there should be any delay.

**Mr. Goodale:** As you know, the legislation is really the first step in providing a larger maritime code, and you made reference to that in your remarks. I take it that your organization has been fully involved and will continue to be involved in discussions with ministerial officials and with others in the industry about the future development of other books of law that will eventually become a part of the Maritime Code.

**Capt Sjoquist:** Yes, that is correct. To my knowledge, the books that have already been drawn up have been done with a great deal of involvement of ourselves and other people within the industry, and I only expect and hope that will continue.

**Mr. Goodale:** You found that to be a satisfactory kind of relationship with the people who were drafting the legislation?

**Capt Sjoquist:** Absolutely.

**Mr. Goodale:** Fine. Thank you very much, Captain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, thank you. Captain Sjoquist, there are two areas I would like to really get into: one, a marine college, training people for officer qualifications and eventual command qualifications; and the other need that we see out here is a seamanship training college. In listening rather attentively to you, I did not hear a separation of those needs. I think they are quite different. The latter has a much broader audience than, for instance, the audience that would be involved in a marine training college. Do you separate the two as well, or do you see them all in one from Grade I to Grade IV?

**Capt Sjoquist:** Probably the latter. But I did not want it to sound as though I were putting the onus on one over the other. What you say is very correct. You have to have it from day one. You have to have the basic qualifications for seamen of any type.

You also have to have something which in the present structure is called a watch-keeping certificate, in order to stand a watch or be responsible for a ship. This would be a third area. There is an area right now where there are people operating ships—as an example, a mate on a tow-boat, or a person running a ship that is under the required tonnage that calls for a certificate—that do not have any kind of certificate; the fact that they have the jobs is just based upon practical knowledge. In many cases it is the employer who decides whether they have the practical knowledge or not.

It was mentioned by the previous witness from the Brotherhood that there are all kinds of problems with having a large coastline and little towns. This is particularly pertaining to fishermen, who perhaps cannot come to Vancouver or wherever they are going to set up the college, in order to get training. I think our priority is to set up the college, just like a university structure or what not. In the main, I think, in Canada—certainly in British Columbia—the basic universities were set up first a long time ago and developed. Through the years, community colleges and whatnot came as affshoots to suit the needs of the various

[Interprétation]

Pour répondre à votre question, je dirais que nous ne voyons aucune raison justifiant que son entrée en vigueur soit reportée.

**M. Goodale:** Comme vous le savez, ce projet de loi représente la première ébauche d'un Code maritime plus large et vous y avez fait allusion dans vos remarques. J'ai cru comprendre que votre organisme a participé et continuera de participer à des discussions avec des fonctionnaires du ministère et les représentants de l'industrie au sujet de l'établissement de certaines mesures législatives qui à l'avenir pourront éventuellement faire partie du Code maritime.

**Capt Sjoquist:** C'est exact. A ma connaissance, notre organisme et d'autres responsables de l'industrie ont participé à la rédaction de nombreuses propositions et j'espère que cela continuera.

**M. Goodale:** Vous estimez que ce genre de relations avec les responsables de la rédaction de la loi ont été satisfaisantes?

**Capt Sjoquist:** Absolument.

**M. Goodale:** Bon. Merci beaucoup capitaine.

**Le président:** Merci monsieur Goodale. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Monsieur le président, merci. Capitaine Sjoquist, il y a deux domaines que j'aimerais aborder: premièrement, la création d'une école navale et la formation d'officiers de marine et de commandants; d'autre part, il semble que votre province ait besoin d'un centre de formation de gens de mer. J'ai écouté très attentivement ce que vous nous avez dit mais vous ne m'avez pas semblé faire une distinction entre ces besoins. Ils sont pourtant très différents. La seconde proposition s'adresse à un public beaucoup plus grand que la première. Faites-vous une distinction entre les deux ou envisagez-vous de les grouper ensemble, de la première à la quatrième année?

**Capt Sjoquist:** Probablement la dernière solution, mais je n'avais pas l'intention d'accorder plus d'importance à l'un plutôt qu'à l'autre. Ce que vous dites est exact. Il faut commencer à zéro. Les qualifications requises sont les mêmes pour tous les gens de mer quel que soit leur fonction.

Tous les gens de mer sont actuellement tenus d'avoir un brevet d'homme de quart, afin de pouvoir faire le quart ou d'assumer la responsabilité d'un navire. Ceci pourrait faire l'objet d'une troisième distinction. A l'heure actuelle, il arrive que des remorqueurs, ou des navires dont le tonnage n'exige pas de brevet, soient conduits par des personnes ou des seconds qui ne détiennent pas ce genre de brevet; ces tâches leur ont été confiées compte tenu de leur expérience pratique. Très souvent, c'est l'employeur qui en juge.

Un représentant de la Fraternité a précédemment mentionné dans son témoignage que les problèmes de cette région tiennent à l'étendue des côtes et à la faible importance des villes. Ceci est surtout vrai pour les pêcheurs qui ne peuvent peut-être pas se rendre à Vancouver ou ailleurs afin de suivre les stages de formation. Mais il est indispensable de fonder une école navale qui pourrait avoir la même structure que l'université. D'une façon générale, les premières universités du Canada, et en tout cas de la Colombie-Britannique, ont été fondées et développées il y a très longtemps. Au cours des années, les collèges com-



[Text]

communities. I think this is what is going to happen here. If we do it the other way around and just set up a little training school here and a little training school there and do not get down to the basics and what is really necessary, we are just going to have a fragmented situations. We are really not going to get any closer to what we are looking for. It is just going to maintain what there has been in the past few years.

• 1155

**Mr. Huntington:** In your deliberations for a marine college, what have your studies shown about the turnover of applicants to such a college? Do you see a structure where they get a school orientation and then are put to sea for training? It is likely that you could have many people registering in the college and going through the courses and then, by the time they get some sea experience, they find out it is not their life. I understand there is a fairly high turnover in this area. Have you had deliberations on it?

**Capt Sjoquist:** I am sure our organization has, but I do not want to make myself an expert on that aspect. As far as the marine certificate is concerned, there is not any marine certificate or any that are proposed at the moment. Incidentally, we are not in complete agreement with the proposals on the certificates. We are in general, but there are problems that we see with them so we are not in complete agreement. But going back to what you were saying, sea time is a requirement of all officers certificates.

**Mr. Huntington:** That is the point I am getting at. Have you envisioned that in your marine college?

**Capt Sjoquist:** To have a complete marine college, you have to have some way of instructing people on the practical aspects, like perhaps a training ship or two and things in that area. You are getting into the technical part of it which others should answer, but . . .

**Mr. Huntington:** All right, Mr. Chairman, if it is in my time, there is just one other thing I think should be on the record out here. We have had a statement in support of Bill C-61 from a very respected organization. I would also like it to be known on the record that the B.C. Council of Forest Industries, Vancouver Board of Trade and the Chamber of Shipping out here resist and oppose that section in Bill C-61 whereby intercoastal trade via the Panama Canal would be limited to Canadian bottoms. In most other aspects, there is no resistance to the bill but in that one aspect there are other organizations that are very concerned at the negative economic spinoff that would be involved. A lot of homework has been done out here by many associations to that aspect of the bill since it has reached the report stage in the House of Commons.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** A couple of questions for the Capt. on the college. There now is a coast guard college in operation on the East coast. Do you feel that there should be an arm of that or some segment of that college established on the West coast?

[Interpretation]

municipalités et autres ont surgi ça et là pour répondre aux besoins des diverses localités. Je crois que c'est ce qui va se passer ici. Si nous agissons autrement et si nous fondons un petit centre de formation ici et un autre là sans nous efforcer d'obtenir ce dont nous avons essentiellement besoin, nous allons nous trouver dans une situation fragmentée. Nous n'aurons pas obtenu ce que nous cherchons et la situation ne sera pas tellement différente de ce qu'elle était il y a quelques années.

**M. Huntington:** Puisque vous parlez d'une école navale, pourriez-vous nous dire ce que vos études ont révélé au sujet du nombre de demandes d'admissions dans une telle école? Pensez-vous donner à une telle école une orientation théorique suivie par une période de formation pratique en mer? Il est probable que vous ayez de nombreux inscrits mais après avoir suivi le cours théorique et au moment d'aller en mer, les élèves peuvent très bien découvrir que ce n'est pas leur vocation. Je crois savoir que beaucoup abandonnent en chemin. Avez-vous envisagé cela au cours de vos discussions?

**Capt Sjoquist:** J'en suis certain, mais je ne voudrais pas me poser en expert en la matière. Pour ce qui est des brevets de marin, il n'en existe aucun pour le moment. D'ailleurs, nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec les propositions relatives au brevet. Nous le sommes en général mais il existe certains problèmes qui font que nous ne sommes pas tout à fait d'accord. Mais pour en revenir à ce que vous disiez, tous les officiers doivent avoir passé un certain nombre d'heures en mer avant d'obtenir un brevet.

**M. Huntington:** C'est à cela que je veux en venir. Envisagez-vous dans votre école navale des stages de formation en mer?

**Capt Sjoquist:** Pour que l'enseignement d'une école navale soit complet, il faut que les élèves soient instruits des aspects pratiques. A cet effet, il serait peut-être bon d'avoir un navire-école ou deux. Mais vous abordez ici l'aspect technique de la question et d'autres pourraient mieux vous répondre. Mais . . .

**M. Huntington:** D'accord, monsieur le président. Si j'ai le temps, j'aimerais inscrire une autre chose au compte rendu. Un organisme très respecté nous a déclaré être en faveur du bill C-61. J'aimerais également que soit porté au compte rendu le fait que le B.C. Council of Forest Industries, le Vancouver Board of Trade et la Chamber of Shipping, s'oppose à l'article du bill C-61 en vertu duquel seuls des navires canadiens peuvent faire du commerce intercontinental par le canal de Panama. Le reste du bill n'a pas provoqué de mécontentement mais pour ce qui est de cet article en particulier, d'autres organismes s'inquiètent des retombées économiques négatives que cela aurait. De nombreuses associations se sont penchées sur cette partie du bill depuis qu'il a été présenté à la Chambre des communes sous forme de rapport.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'aimerais poser une ou deux questions au capitaine au sujet de l'école navale. Il existe actuellement sur la Côte Est un collège de garde-côte. Pensez-vous qu'il soit souhaitable d'en établir une annexe sur la Côte Ouest?

[Texte]

**Capt Sjoquist:** I do not think I am in a position to comment on whether there should be an arm of the coast guard college established or not. I would say though, that if there is a need for a coast guard college on the East coast, I cannot see why there also is not a need for a coast guard college on the West coast. The coast guard certificate and whatnot are not interrelated with the industry's certificates so obviously, just having a coast guard college in the West coast is not really going to cure what we are trying to cure.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What interest or input has the industry shown in establishing this college? What support would they give it, either morally or financially? The establishment of such a college or such a school would certainly be advantageous to the shipping industry. What type of backing are they prepared to give to the setting up of such a school? As you say, we certainly do not have the people with the certificates now fully to back up the intent of Bill C-61 or a new Maritime Code. What I am trying to find out is how we go about getting this arrangement so that the implications of Bill C-61 will be advantageous to the Canadian industry, advantageous to Canadian seamen and advantageous to the members of the Canadian Merchant Service Guild.

• 1200

**Capt Sjoquist:** In answer to your original question there, certainly morally the shipping industry is dedicated to the same end as we are as far as getting a marine college is concerned. They in fact are involved very deeply in it and are represented on the advisory committee now that is working with the Minister of Education in Victoria.

But, financially, I do not know. It may be a case that they are looking for the federal and the provincial governments to foot the bill entirely. I do not know what they envision as their financial responsibilities or whether they look upon handling this problem through collective agreements in the shipping industry as to what they are prepared to put out as far as financing is concerned.

I really could not answer that question, but I would have to say, very definitely, that they are deeply involved and interested to the same end as we are, and certainly morally as far as a marine college is concerned.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** As members of the Merchant Service Guild and ships' officers, how do you see the problem with search and rescue? I have a feeling that, if we are going to have a really successful search-and-rescue operation, eventually it has to come under one head, either the Department of National Defence or MOT. Do you feel that the total search-and-rescue job should come under MOT and the Coast Guard, or should it revert to National Defence and become part of our Armed Forces, such as I believe it is in the United States? The Coast Guard is an element, I believe, of the Armed Forces in the United States.

**Capt Sjoquist:** One thing is certain; it has to be one single co-ordinated effort wherever it ends up. It would appear to me that MOT could do that. You could also have a structure under the Department of National Defence, if it were one single effort. I am not in any disagreement with anybody who has spoken on it before today. First of all, the people who are doing it right now are doing the thing to

[Interprétation]

**Capt Sjoquist:** Je ne suis pas en mesure de juger de l'opportunité d'une telle solution. Cependant, je dirai que si l'on a jugé nécessaire de fonder un collège de garde-côte sur la Côte Est, je ne vois aucune raison pour qu'il n'y en ait pas un aussi sur la Côte Ouest. Les brevets de garde-côte n'ont pas un rapport évident avec les brevets de l'industrie et je ne crois pas que le fait d'avoir un collège de garde-côte sur la Côte Ouest suffisse à remédier à la situation que nous déplorons.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Quelle a été l'intérêt manifesté par l'industrie vis-à-vis de la fondation de cette école et quelle a été sa participation? Quel soutien financier ou moral pourrait-elle lui apporter? Il est indéniable que la fondation d'une telle école ou d'un collège aurait de nombreux avantages pour l'industrie navale. De quelle façon l'industrie entend-elle soutenir la fondation d'une telle école? Comme vous le dites, nous n'avons suffisamment pas de personnes ayant des brevets pour respecter à la lettre le Bill C-61 ou un nouveau Code maritime. Je m'efforce de connaître les mesures envisagées, de sorte que les conséquences du bill C-61 favorisent l'industrie navale canadienne, l'ensemble des marins canadiens et les membres de la Guilde canadienne de la marine marchande.

**Capt Sjoquist:** Pour répondre à votre première question, je dirai que l'industrie navale poursuit le même but que nous pour ce qui est de la fondation d'une école navale. L'industrie y participe de très près et elle est représentée au comité consultatif qui collabore actuellement avec le ministre de l'éducation à Victoria.

Mais, sur le plan financier, je n'en sais rien. On s'attend peut-être à ce que les gouvernements fédéral et provinciaux financent tout. J'ignore s'ils ont l'intention de s'engager financièrement ou s'ils envisagent de résoudre ce problème de financement en concluant des accords collectifs avec l'industrie navale.

Je ne peux donc pas répondre à cette question mais je dois dire, que l'industrie participe de très près à la fondation de cette école, et que ses intérêts sont les mêmes que les nôtres. Je suis également certain que l'industrie soutient moralement la fondation d'une telle école.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** En qualité de membre de la Guilde canadienne de la marine marchande et en tant qu'officier de marine, que pensez-vous de la question des recherches et du sauvetage? J'ai l'impression que, pour que les opérations de recherche et de sauvetage soient fructueuses, il faudra qu'elles dépendent d'une seule direction, soit du ministère de la Défense nationale, soit du ministère des Transports. Pensez-vous que la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage doivent incomber au ministère des Transports et aux garde-côte ou plutôt au ministère de la Défense nationale et à une fraction des Forces armées canadiennes, comme c'est le cas, je crois, aux États-Unis? La garde-côte fait, me semble-t-il, partie des Forces armées américaines.

**Capt Sjoquist:** Une chose est certaine: quelle que soit l'autorité responsable en dernier ressort, il doit s'agir d'un effort unique et bien coordonné. Il me semble que le ministère des Transports pourrait en être responsable. Ou bien le ministère de la Défense nationale s'il s'agit d'un effort unique. Je suis d'accord avec tout ce qui a été dit aujourd'hui. Tout d'abord, les gens qui s'y emploient actuellement



[Text]

the best of their ability and we have no doubts or argument with that. I think they themselves...

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I agree with you 100 per cent.

**Capt Sjoquist:** ... know the inadequacies of the thing. There are projected changes and more money to be spent in it and more ships. We need these. I am inclined to believe possibly we need even more than they are proposing. The industry is certainly expanding out here, but it is for sure that it has to be one thing single co-ordinated function—the Coast Guard—and that it has to be enlarged and made better.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, in connection with Bill C-61, the witness has stated that he and his organization favour the bill. At meetings that were held, or presentations, for advice of the Department, many people on both the East Coast and the West Coast indicated that there would be some hardship. It is also known that in certain other national jurisdictions outside Canada subsidies were necessary to make the merchant marine a viable operation. Among the presentations there was one by a union—not yours—which stated that, even if the government had to give the ships to the operators, the merchant marine structure of Canada should be established. Do you agree with that implication, that a subsidy is necessary for it to be a viable operation in Canada, as proposed by the bill?

**Capt Sjoquist:** I believe it was shown in the Hedlin-Menzies report, and in the Darling report too, that there—my understanding is that, first of all, it could be possible to build certain types of ships and operate them and certain kinds of cargoes that it would not be necessary to subsidize them. In the main, I really believe and I think our organization believes some types of subsidization will be necessary, but I do not think there is any proof that there is any necessity for the government to have to build the ships and give them to companies to operate. I do not think subsidization has to go to that degree.

**Mr. McCain:** You do agree that it is possible there should be a subsidy to make it viable then?

• 1205

**Capt Sjoquist:** Correct.

**Mr. McCain:** How do you propose that one would determine what subsidy would be necessary in view that there has been no publicized cost-benefit study made available to this committee or to other people of Canada?

**Capt Sjoquist:** That is an awfully large question to ask me right off the top of my head.

**Mr. McCain:** It is one we have to answer. We cannot get it.

**Capt Sjoquist:** It would seem to me that the format for bringing this whole thing together would have to be by committees, joint participation by people, the hiring of very expensive consultants and a whole pile of things that you or I just cannot say of the top of our heads. There are considerable vested interests in the country that have worked very hard in not coming to that point. This is one of the obstacles to having this come about.

[Interpretation]

font de leur mieux et cela est indiscutable. Je crois qu'eux-mêmes...

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je suis totalement d'accord avec vous.

**Capt Sjoquist:** ... connaissent les insuffisances du système actuel. Certains changements sont indispensables et nous avons besoin de plus d'argent et de plus de navires. C'est nécessaire. J'ai tendance à croire que nous en aurons davantage besoin qu'ils n'en proposent. Il est vrai que l'industrie est en pleine expansion dans ce secteur mais il est indéniable qu'il doit s'agir d'une fonction unique coordonnée,—la garde-côte,—qui doit être élargie et améliorée.

**Le président:** Merci, monsieur Douglas. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, pour en revenir au Bill C-61, le témoin a déclaré que lui-même et l'organisme qu'il représente sont en faveur de ce bill. Lors de réunions ou de séances consultatives avec le Ministère, des gens de la Côte Est comme de la Côte Ouest ont indiqué qu'il y aurait certaines difficultés. Nous savons également que dans d'autres juridictions nationales extérieures au Canada, il a fallu subventionner la marine marchande pour qu'elle demeure viable. Parmi les rapports qui ont été présentés, je me souviens du rapport d'une association,—pas la vôtre,—qui affirmait que même s'il fallait pour cela que le gouvernement donne des navires aux pilotes, la structure de la marine marchande du Canada devrait être établie. Pensez-vous qu'il soit nécessaire de subventionner la marine marchande canadienne pour qu'elle devienne une opération viable conformément avec le projet de loi?

**Capt Sjoquist:** Je crois que le rapport Hedlin-Menzies et le rapport Darling sont très clairs là-dessus. Selon moi, il serait tout d'abord possible de construire certains types de navires et certains types de cargaisons sans recourir à des subventions. En principe, je crois que notre organisme estime que certains genres de subventions seront nécessaires et, que je sache, le gouvernement ne se verra pas obligé de construire ces navires pour les donner ensuite aux compagnies. Je ne crois pas que nous devions atteindre ce degré de subvention.

**M. McCain:** Mais vous acceptez la possibilité d'une subvention pour que ce projet soit viable?

**Capt Sjoquist:** Exactement.

**M. McCain:** Selon vous, de quelle façon pourrait-on déterminer le montant de cette subvention, étant donné qu'aucune étude de rentabilité n'a été soumise ni à ce Comité ni à qui que ce soit d'autre?

**Capt Sjoquist:** J'aurais du mal à donner une réponse immédiate à une question aussi vaste.

**M. McCain:** C'est une question à laquelle nous devons répondre. Nous ne pouvons inventer une réponse.

**Capt Sjoquist:** Je crois que la façon d'obtenir une réponse serait de faire appel à des comités auxquels pourrait participer la population et de demander l'avis d'experts-conseils; enfin, il y aurait beaucoup d'autres approches que je ne saurais énumérer sans réfléchir davantage à la question. Nous avons des obstacles à surmonter. Il y a beaucoup d'intérêts engagés dans ce pays qui ont beaucoup travaillé pour démontrer que telle n'était pas la solution.

[Texte]

**Mr. McCain:** Would you agree that there is some homework to be done before the bill is passed or proclaimed to become law? You do not know how much subsidy might be necessary but you propose that in certain instances it might be necessary. Would you agree that this type of homework should be done prior to passage of the bill or certainly prior to proclamation?

**Capt Sjoquist:** Again, that sounds to me like a political question. On the other hand, I could say I would assume that the government representing the people which is bringing in the legislation has done this already.

**Mr. McCain:** I did not mean it as a political question. I meant it as a question for my guidance as I consider that, purely and simply. If it has been done—and this statement may be political if you wish to interpret it that way, it has not been made available to the Committee as it studied the bill. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

On behalf of the Committee, I would like to thank Capt. Sjoquist for taking the time to appear before us this morning. It has been most interesting and I am just sorry we did not have more time. Thank you.

This committee is adjourned to the call of the Chair.

#### AFTERNOON SITTING

• 1400

**The Chairman:** Order please.

We have a quorum and we will continue consideration of the transportation policy in Canada.

With us this afternoon we have from the Seafarers International Union, Mr. E. P. Himes, who is Headquarters Representative West Coast; and Mr. Andrew Boyle, Dispatcher. I would like to ask them to join me here at the table, please.

Mr. Himes will start off with a short opening statement and then we will proceed with the questions and answers. Mr. Himes.

**Mr. E. P. Himes (H.Q. Representative West Coast, Seafarers International Union):** First of all my name is Himes, Tiny Himes.

**The Chairman:** Sorry about that. I just read what was marked down here. Sorry, Mr. Himes.

**Mr. Himes:** I understand.

I think I should make it perfectly clear that I have been a sailor all my life. I talk like a sailor, so I will ask you gentlemen to give me a little forbearance.

First of all, I was the Headquarters Representative for the West Coast for the SIU of Canada. We are engaged in the passenger service running up to Alaska from the Port of Vancouver, the SS "Princess Patricia" of the Canadian Pacific Steamships. A large representation of our membership is employed in the tow boat industry. We also man train ferries—the one that runs to southeast Alaska from New Westminster, others that run over to Vancouver Island. We also represent cargo and freight boats combined that operate on the west coast.

[Interprétation]

**M. McCain:** Convenez-vous qu'il faut encore étudier la question avant d'adopter ce projet de loi? Vous ne savez pas quel serait le montant de subventions nécessaires mais vous proposez que dans certains cas, des subventions soient accordées. Ne croyez-vous pas à la nécessité d'étudier cette question avant l'adoption du projet de loi ou avant sa proclamation?

**Capt Sjoquist:** Cela me semble une question politique. Je pourrais répondre que je présume que le gouvernement, ayant déjà présenté ce bill, a déjà effectué ces études.

**M. McCain:** Je n'ai pas voulu poser une question politique. Je voulais simplement faire remarquer que le Comité n'avait pas à sa disposition toutes les données lorsqu'il a étudié le projet de loi. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McCain.

Au nom du Comité, j'aimerais remercier le capitaine Sjoquist d'avoir comparu ce matin. Ce qu'il a dit nous a beaucoup intéressé, et je regrette que nous n'ayons pas davantage de temps. Merci.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous avons maintenant le quorum et nous reprendrons notre étude de la politique des transports au Canada.

Nous avons comme témoins des représentants du Syndicat international des gens de mer, M. E. P. Himes, délégué du Bureau central de la Côte Pacifique, et M. Andrew Boyle, expéditeur. Voulez-vous nous rejoindre à la table?

M. Himes fera une courte déclaration préliminaire et nous commencerons nos questions. Monsieur Himes.

**M. E. P. Himes (représentant du Bureau central, Côte Pacifique, Syndicat international des gens de mer):** D'abord, je m'appelle Tiny Himes.

**Le président:** Je vous demande pardon. J'ai lu ce qui était écrit ici.

**M. Himes:** Je comprends.

D'abord, je devrais vous dire que j'ai été marin toute ma vie. Je parle comme un marin et je demande votre indulgence.

Je suis représentant du Bureau central de notre syndicat pour la Côte Pacifique. Nous assurons la liaison pour passagers entre le port de Vancouver et l'Alaska avec le *Princess Patricia* du CP. Bon nombre de nos adhérents travaillent sur des remorqueurs. Nous représentons également les équipages de traversiers entre l'Alaska et New Westminster et aussi l'île de Vancouver. Nos membres travaillent également sur les cargos de la côte Ouest.



[Text]

We got here a little late this morning, for which I apologize. We received very short notice about the meeting. I did not have a chance to prepare anything, so I am going to be popping off off the top of my head.

The matter of Bill C-61 is a thing of great importance to the rank and file members of the Seafarers International Union of Canada. We think it is a bill that is long overdue. I think we should all take cognizance of the fact. I am in favour of people running their own affairs, but we should look at the OPEC nations, the situation with the oil supply problems for Eastern Canada. We have the same situation in the marine industry where our products that are going foreign are subject to the international shipping conferences and to flag ships of other nations. I think it is a very dangerous thing that we have no control over this. I do not think there is anything that Canada could do if the shipping companies turned around and said, "We will haul your stuff when it is at our convenience, and at the rates we are going to tell you you are going to pay." I do not think we have too much comeback under any legislation we have at the present time.

I think over \$2 billion a year goes out of Canada in these cargoes and payments and charters, et cetera, for which the Canadian people receive nothing back. In fact in 1971 \$481 million in foreign aid went out of this country; 15 per cent of that went in water trade for which Canada did not receive a nickle back. We are known as generous people. We believe in helping other people of other nations, but I also think it is not wrong to think about helping yourselves a little.

Another point I want to talk about is the matter of marine training. This is a sadly neglected field, gentlemen. Out here on the West Coast over the years larger numbers of people have lost their lives in the towboat industry alone. I attended a hearing in February where a 19-year-old deckhand lost his life. I can use the old phrase—we all use it—that nobody can put a price on human life. But we are doing it—because we do not want to spend the money to establish a training school. We are doing it—every citizen of Canada, and every representative that sits in Parliament representing the people of Canada.

This young man was aboard that ship. He was getting on-the-job training, he was being assisted by the officers employed aboard that ship from the Canadian Merchant Service Guild to the best of their ability. But the crews on these ships are down to bare bone, and everybody that is aboard them has to be in the operation. The boy made a move the wrong way; he lost his life.

The master of the vessel was so upset because of this that he was going to leave the marine industry. I took it upon myself to spend an hour talking to the man, by the unlicensed personnel on the ships that ships that he has worked with. He is very well liked and very well respected. He is a master with excellent knowledge of the coast, and the crew aboard the vessel have all faith in his competence, and we certainly do not want to lose men like that.

This training facility is an important thing. As I said, and again I will use the old cliché, no one has the right to put a price on human life. We want to encourage our young people. We are one of the greatest exporting nations in the world. We have fantastically beautiful coastline on each coast. To participate in the marine industry, if a proper training program is instituted it will give these lads a lot better chance to fulfil this obligation, to follow this trade

[Interpretation]

Je vous présente nos excuses pour notre arrivée un peu tardive. Nous avons été informés de cette séance avec très peu d'avance. Ainsi, je n'ai pas eu l'occasion de préparer un exposé et je devrai parler à l'impromptu.

L'objet du Bill C-61 est d'une grande importance pour les adhérents du Syndicat international des gens de mer du Canada. C'est un projet de loi dont le besoin se fait sentir depuis longtemps. Pensons un peu aux pays membres de l'OPEP et la situation de l'approvisionnement en pétrole de l'Est du Canada. L'industrie maritime du Canada se trouve dans la même situation; nos marchandises transportées par les navires étrangers relèvent des conventions maritimes internationales et des règlements des pays dans lesquels est enregistré le navire. Je crois que notre manque de contrôle dans ce domaine présente de graves dangers. A mon avis, le Canada ne pourrait rien faire si les compagnies maritimes décidaient de transporter nos produits à leur bon plaisir et en exigeant des tarifs imposés unilatéralement de leur part. Je ne crois pas que la législation actuelle nous permette un recours très efficace.

Je crois que chaque année des marchandises d'une valeur de plus de 2 milliards de dollars quittent le Canada dans ces cargos et le peuple canadien n'en reçoit aucun avantage en retour. En 1971, nous avons accordé une aide étrangère de 481 millions de dollars; 15 p. 100 de ce total a été expédié par voie maritime, les compagnies canadiennes n'effectuant aucune de ces livraisons. Nous avons une réputation de générosité. Nous avons pour principe d'aider les pays étrangers, mais je crois qu'il est tout aussi juste de penser aux besoins de notre pays.

Je voudrais maintenant parler d'un domaine auquel on accorde très peu d'attention, c'est-à-dire la formation professionnelle des gens de mer. Dans cette région, parmi les seuls travailleurs des remorqueurs, il y a déjà eu plusieurs accidents mortels. En février, j'ai assisté à une enquête sur la mort d'un matelot de 19 ans. On dit qu'il est impossible d'attacher un prix à une vie humaine mais, en fait, nous allons à l'encontre de ce principe puisque nous refusons d'allouer l'argent nécessaire pour établir une école de formation. C'est la responsabilité de tous les citoyens du Canada et de tous ses représentants au Parlement.

En travaillant sur le bateau, ce jeune homme recevait une formation sur place. Il était surveillé dans la mesure du possible par les officiers. Mais les équipages de ces navires sont réduits au strict minimum et tout le monde à bord doit faire sa part. Ce jeune homme a fait une faute qui lui a coûté la vie.

Le capitaine de ce navire a été si perturbé par cet incident qu'il a failli renoncer à sa carrière. J'ai passé une heure avec lui à parler de ce sujet de personnel non qualifié sur les bateaux. C'est un homme qui est très aimé et très respecté. Il connaît très bien la côte et l'équipage de son navire se fie à sa compétence. Il est certain que nous ne voulons pas perdre des hommes de ce calibre.

L'établissement d'une école de formation est très important. Comme je l'ai dit, personne n'a le droit de donner une valeur en dollars à la vie humaine. Nous voulons encourager nos jeunes. Le Canada est l'un des plus grands pays exportateurs du monde. Nous avons deux très belles côtes maritimes. La création d'un programme de formation facilitera le choix d'une carrière et permettra à beaucoup de jeunes de devenir plus tard officiers.

[Texte]

and to carry on and get licence tickets from the Department of Transport and become officers in the industry.

One of the big problems we have is keeping people in this industry, because they are not encouraged in this industry. There is a limit to what the towboat operators can do and there is a limit to what the union can do. We have taken upon ourselves . . . We have a library where the boys can read up on stuff; we have pieces of heaving line around there where they can practise knots. But this is not enough. We need proper training facilities.

You have followed the tragedies that have followed the herring fishing fleets here on the West Coast, where the losses of life are there. I think people should have an opportunity for training in this field also.

To get down to real basics, we spend billions of dollars every year supporting a Royal Canadian Navy. The fundamental principal of your navy, gentlemen—and you can go far back to the days of the Spanish Armada—was to protect your commerce on the high seas. Well, as far as Canada's commerce goes, we could get by with three sailors and a rowboat, because we do not have any. Yet we support an expensive navy.

I am not against this. I believe Canada has a role to play in world affairs. I also think she has a role to play in taking part in world commerce. This is in the building of ships flying the Canadian flag and exposing the Canadian flag in the ports around the world. Also, I know the people who would be employed aboard these ships would pour back into the Canadian economy taxes. Their families be living ashore would be supported on their wages. The economy of Canada would benefit even down to the little corner store where they go in to buy a quart of milk or a pound of butter. That money would be coming back into Canada where it is not coming in today.

We have a situation here running out of the Port of Vancouver. The Port of Vancouver is being used as a port of convenience by 13 foreign-flag vessels engaged in the Alaska cruise trade. They come in here. They use our dock facilities, buy our fuel, use our water—and sail these people merrily out of Vancouver up to Alaska to spend their money. The amount of money that these people spend in the Port of Vancouver is negligible.

• 1410

But this country is wide open for this kind of thing and that is why we need things like Bill C-61. I read the statement of the Honourable Jack Davis, the provincial Minister of Transport, criticizing Bill C-61 and saying that the rates would be altered at the Panama Canal because if Canada ran ships through the Panama Canal this would be the result.

Either Mr. Davis is not very swift or he does not know the Panamanian or the American governments too well. They set the rates for the Panama Canal and you sail through the ditch and you pay so much a ton and if you do not want to pay it, you sail around the Horn. But they set the prices and it is for all nations and it would not matter if Canada sent a ship down there tomorrow and paid the fee that every other trading nation in the world pays, those ships would sail through the Panama Canal. That was misleading the Canadian people or the people of British Columbia as far as I am concerned.

[Interprétation]

Nous avons de la difficulté à garder nos travailleurs dans l'industrie parce qu'ils ne reçoivent aucun encouragement. Il y a une limite à ce que peuvent faire les capitaines de remorqueurs et les syndicats. Nous mettons une bibliothèque à la disposition de nos jeunes travailleurs. Il y a également de la corde pour faire des nœuds, mais cela n'est pas assez. Il nous faut un véritable centre de formation.

Vous savez sans doute combien il y a eu d'accidents mortels dans la pêche au hareng le long de la côte ouest. Je crois que ces pêcheurs devraient également avoir l'occasion de suivre des cours de formation.

En somme, nous dépensons des milliards de dollars tous les ans pour maintenir la marine canadienne. Depuis toujours, la raison d'être de la marine a été de protéger le commerce en haute mer. Pour ce qui est du commerce du Canada, nous pourrions nous contenter de trois matelots et d'un bateau à rames, puisqu'il n'y en a pas pour ainsi dire. Pourtant, nous continuons à maintenir une marine qui coûte très cher.

Je ne suis pas contre cet état de faits. Je crois que le Canada a un rôle à jouer sur la scène internationale. Je crois qu'il a également un rôle dans le commerce international. Cela veut dire la construction de navires canadiens arborant le pavillon canadien dans tous les ports du monde. Les personnes travaillant à bord de ces navires aideraient l'économie canadienne en payant des impôts. Leurs familles vivraient de ces salaires et l'économie canadienne en tirerait profit jusqu'à la petite épicerie du coin où les gens vont acheter du lait et du beurre. Cet argent-là rentrerait au Canada alors que ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Prenons le cas du port de Vancouver comme exemple. Vancouver est le port d'escale de 13 navires étrangers qui font des croisières jusqu'en Alaska. Ces navires se servent de nos installations, achètent du carburant ici et consomment notre eau et puis nous quittent allégrement avec leurs passagers pour aller dépenser leur argent en Alaska. On ne dépense presque rien à Vancouver.

Mais le Canada est le pays tout indiqué pour ce genre de situation et c'est pour cette raison que le Bill C-61 est nécessaire. J'ai lu la déclaration de l'honorable Jack Davis, ministre provincial des Transports, où il formule des critiques à l'égard du Bill C-61 en prétendant que les tarifs du Canal de Panama seraient modifiés, comme résultat de cette législation.

M. Davis ne semble pas comprendre très vite ou bien il ne connaît pas le gouvernement panaméen ou celui des États-Unis. On fixe les taux par tonne pour le passage du canal et si on n'est pas prêt à les payer, il faut contourner le Cap Horn. Le gouvernement américain fixe les taux pour toutes les nations et ne fait aucune exception. A mon avis, cette affirmation du ministre était destinée à tromper la population de la Colombie-Britannique.



[Text]

As far as establishing a merchant marine, I have no doubt there would be costs. But look at all the other industries in Canada that are helped by development banks, that are helped by subsidies. We never get anything in this world, gentlemen, that does not cost us anything! We all know that. They bring us into this world, that costs money; and when we go out that costs money. And it is the same right down the line so let us be realistic. But if we send money here to get some money back, this thing can be developed properly. There are gentlemen sitting here today—I recognize faces and I have heard statements from them—who know what they are talking about. I think we are taking a step in the right direction.

One step in the right direction to get things started would be to offer inducement to Canadian companies like Saguenay and Terminal and MacMillan Bloedel to operate their ships under the Canadian flag and out of Canadian ports carrying Canadian goods. I think this would be the first step. As I said, you have developed the Development Bank, you encourage industry, you make loans already to land-based industries; these are established Canadian companies that operate ships and if the proper inducement is put there then, by golly, that is the first step. I do not think that would cost the Canadian taxpayer too much, especially when he is getting money back. As it is right now it is all going out and there is nothing coming back. And it is a situation that has to be changed.

Another thing: I feel confident in the matter of foreign aid. All of us have been shocked by the fact that Canadian wheat, which has been paid for by the Canadian taxpayer as a gift to people of underprivileged countries, has been off-loaded under shady circumstances and people have been profiteering from it. I think if that had been a Canadian ship with a Canadian master and a representative of the Canadian embassy aboard that ship to see the unloading, by God I do not think that would have happened because as far as I know Canadian people do not take too kindly to being ripped off. And I think that is very important.

Also I think we have to develop a concrete policy of who is going to be responsible in the matter of the policing of safety factors on the coast. I do not know whether or not other people agree with me but I tend to lean toward the Canadian Coast Guard to perform this. For the coastlines of Canada—and I am talking about both East and West coasts—I think we have something like 10 helicopters available, and providing they are not doing anything else they will be available. This is a kind of ridiculous situation.

Somebody has to be charged with this responsibility. Through my deepsea experience, I sailed deepsea for 11 years, I have come to have the utmost respect and admiration for the United States Coast Guard; the standards they implement toward American vessels; the safety practices they have; and how they are always available to help any ship from any nation. I think it is commendable and I think this is the step in the direction that we should move in.

There is another thing I would like to see. We have a union hiring hall and these hiring halls are very important. We have a democratic shipping system which anybody is free to come into our hall and examine. There is no other or finer way of shipping people out on a ship on a job.

[Interpretation]

Il est évident que l'établissement d'une marine marchande impliquerait des coûts. Mais pensez à toutes les autres industries canadiennes qui reçoivent des subventions ou de l'aide d'une banque de développement. Nous savons tous que chaque chose au monde a son prix. Lorsque nous venons au monde, cela coûte de l'argent et quand nous mourrons, c'est la même chose. Il faut faire preuve de réalisme. Mais si nous obtenons un rendement sur nos investissements, nous savons que l'effort vaut la peine. Je remarque que dans l'assistance il y a beaucoup d'experts sur la question. Je crois que nous prenons un pas dans la bonne direction.

Je crois qu'une des premières mesures à prendre serait d'inciter les compagnies canadiennes comme la Saguenay, la Terminal et la MacMillan Bloedel de battre pavillon canadien, d'avoir leur part d'attache au Canada et de transporter, des marchandises canadiennes. Je crois que ce serait le premier pas. Comme j'ai dit, vous avez créé la banque de développement, mais vous consentez des prêts aux industries non maritimes. Les compagnies maritimes que j'ai mentionnées sont canadiennes et si on les y incite suffisamment, elles feront ce premier pas. Je ne crois pas que le contribuable canadien aurait des réticences à payer ces coûts, puisqu'on peut s'attendre à un rendement tandis que maintenant nous ne recevons rien pour tout cet argent qui sort du pays. C'est une situation qui doit changer.

Passons maintenant à l'aide extérieure. Nous avons tous été scandalisés par les pertes de blé, payées par le contribuable canadien et envoyées comme cadeau aux pays défavorisés, lors du déchargement de la cargaison. Nous avons entendu parler de cas de ventes frauduleuses dans des circonstances louches. Je ne crois pas que cela aurait pu se produire si le blé avait été transporté dans un navire canadien commandé par un capitaine canadien, avec un représentant de l'ambassade du Canada à bord, chargé de veiller au déchargement. Je sais que le peuple canadien n'apprécie pas tellement des vols de ce genre.

Je crois que nous devons également mettre au point une politique sur les responsabilités dans le domaine de la sécurité côtière. J'aurais tendance à confier cette responsabilité aux garde-côtes canadiens. Actuellement, pour les deux côtes, je crois que nous avons environ 10 hélicoptères, qui sont disponibles pour la surveillance lorsqu'ils n'ont rien d'autre à faire. Cela me semble une situation ridicule.

Il nous faut un organisme pour remplir cette fonction. Ayant fait la navigation en haute mer pendant onze ans, j'ai le plus grand respect et admiration pour la garde-côtière des États-Unis et ses normes de sécurité en ce qui concerne les navires américains. Elle est toujours prête à venir en aide à des bateaux de n'importe quel pays. Je crois que nous devrions l'imiter.

Il y a un autre sujet que j'aimerais aborder. Notre syndicat a un bureau de placement, ce qui est très important pour nous. Nous utilisons des méthodes démocratiques et tout le monde est libre de venir à notre centre vérifier ce fait. Il n'existe aucun meilleur moyen d'affecter des marins à un navire pour une période donnée.

[Texte]

[Interprétation]

• 1415

The fact that you license private hiring halls is a dangerous thing because right now we have many Canadians that are out of work, many Canadians whose unemployment insurance benefits have run out, many Canadians some of whom are too proud to ask for welfare, and some who do and from the hassles they get from some people, do not bother to pursue it. So they go down to one of these body shops, they register with them, they are shipped out on a foreign bottom, a flag a convenience vessel, where they are exploited, where they have to fight for their wages, fight for a decent meal and fight to live with a little dignity. As far as I am concerned I am a citizen of a first-class country and I like to see my people go first class as well as myself. And that is my position on that one. I am big, fat and comfortable and by God, I like to go first class.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Himes. I have Mr. Lee first on the list.

**Mr. Lee:** Thank you very much, Mr. Chairman. It is good to see you again, Mr. Himes. I do not know if you had an opportunity to see this, yet. This was recently published by the National Harbours Board, Port of Vancouver. The impact concerns the very thing you were talking about: what the industry means, particularly to the West Coast, Vancouver, or Canada in general.

One of the facts they do point out is that B.C. trade on the West Coast accounted for about 33 million tons of cargo of which the bulk or 50 per cent went to the Orient and 9 per cent to Europe and the United Kingdom. But anyway I am just pointing it out because the very things you were talking about are really brought home in this impact study, and I think it is about time that we started doing these types of things because it really backs up everything you were saying.

**Mr. Himes:** Well with all due respect because you are my representative for Vancouver East I would sure appreciate your mailing a copy to me.

**Mr. Lee:** Yes, we are going to get a whole bunch of them and send some to you. I do not know how everybody feels about it.

**The Chairman:** I will have the Clerk mail Mr. Himes a couple of copies.

**Mr. Himes:** Another thing I would like to mention is that we feel very strongly about the people in my organization and a lot of us are still around that have sailed deep sea. We have been to ports around the world that are magnificent. The people actually in the cities drive down, go around the docks and look at the ships. The harbours are beautiful, there are flower beds. The docks are spotless, the sheds are well constructed, the docks are well constructed. It is part of the itinerary for a lot of the people in the city to do this on a Sunday.

Our port developments are a very important thing. They should be well built, well constructed, and they are going to give us a lot of use for a long period of time. If you go down to the Vancouver waterfront here and see some of these old wooden docks down there—boy, I step pretty lightly when I am down there, let me tell you! At 160 pounds I might get by with but when 360 comes around he takes an extra careful step.

Il est dangereux d'accorder des permis à des centres de placement privés, étant donné le taux de chômage élevé que nous connaissons maintenant au Canada. On trouve beaucoup de Canadiens qui ont épuisé leurs prestations d'assurance-chômage, d'autres qui sont trop fiers pour demander l'assistance sociale et des gens qui, face à tous les obstacles qu'on met devant eux, renoncent à leur effort d'obtenir cette aide. Ces personnes se présentent à un de ces bureaux minables où elles s'inscrivent; elles sont affectées à un navire battant pavillon étranger quelconque, choisi comme solution de facilité, et sur ces bateaux elles sont exploitées, elles doivent lutter pour avoir leur salaire et un repas décent et pour être traitées avec un peu de dignité. Personnellement, j'estime que je suis un citoyen d'un pays de première classe et j'aime que mes compatriotes reçoivent un traitement de première classe. Je suis gros et gras, j'aime mon confort et, mon Dieu, j'aime voyager en première classe.

**Le président:** Merci, monsieur Himes. Je donne la parole à M. Lee.

**M. Lee:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis content de vous revoir, monsieur Himes. Je ne sais pas si vous avez déjà eu l'occasion de voir ce document qui vient d'être publié par le Conseil des ports nationaux, port de Vancouver. On y parle des sujets que vous avez soulevés, notamment de l'importance de votre industrie pour la côte Ouest et le Canada en général.

On fait remarquer que le commerce à partir de la côte Ouest représente environ 33 millions de tonnes de cargaison dont 50 p. 100 sont destinés à l'Orient et 9 p. 100 à l'Europe et le Royaume-Uni. Je crois que cette étude fait ressortir beaucoup de points que vous avez traité et confirme ce que vous avez dit. Il est maintenant temps d'agir.

**M. Himes:** J'aimerais que vous m'envoyiez un exemplaire de ce rapport.

**M. Lee:** Certainement. Nous allons vous envoyer des exemplaires.

**Le président:** Je demanderai au greffier d'envoyer quelques exemplaires à M. Himes.

**M. Himes:** Il y a beaucoup de membres de notre syndicat qui, comme moi, ont fait de longs voyages en mer. Nous avons vu des ports magnifiques qui sont des lieux de promenade pour la population. On y trouve des parterres, les quais sont immaculés et tous les bâtiments sont bien construits. Le dimanche il y a beaucoup de gens qui vont visiter le port.

Étant donné l'importance de nos ports, ils devraient être bien construits pour qu'on puisse s'en servir longtemps. Il faut que je prenne garde quand je marche sur certains quais en bois à Vancouver, un homme de 160 livres peut s'y aventurer, mais quand on pèse 360 livres on fait attention.



[Text]

I think it is very important that councils are formed for the ports where labour has an input as well as the business part of the community and the people involved in the waterfront in general. Why I say this is if you want a guy that knows something about docks and problems on the waterfront it is the guy that is working on the dock or working on the ship down there. They should have input into these things. It is very important.

Now we have a common interest because to my knowledge, unless I am wrong in the quotation that was given to me a few years ago, directly or indirectly six out of every ten bucks that comes into the City of Vancouver comes from the waterfront. And I think this is very important. With this scenery we have out here, and I am not short-changing the East Coast by any means, because that is beautiful too, but by God if you have proper waterfront facilities, as I have mentioned just roughly, and with these beautiful mountains in the back ground, there is no Canadian harbour that has to come in second to any place. As I said if they are well designed and well constructed the taxpayer gets his money back through years of good use. So I hit on that one too.

• 1420

**Mr. Lee:** I want to ask you one specific question, I am sure I will get a very good answer from you. You are quite gratified to see Bill C-61 go through, but I want to tie it in with this marine college. You said, it is long overdue, we are moving in the right direction but without a marine college. Notwithstanding the jurisdictional problems—education's being under the provincial government—I think it is your position, I know you think the federal government should move on it.

**Mr. Himes:** I really do. I would like to say, and I think all you fellows are familiar with this, Bennett has one of the biggest navies in the world out here on the West Coast. What in the hell is wrong with having a training facility where people who are going to be going aboard these ships to work will get an intelligent start on being able to operate these ferries, steer the ships, look after the loading, look after the passengers, be familiar with all lifeboat practices—and everything else—ensuring a greater degree of public safety. I think if they do a hesitation waltz on this one, they really have their heads in the sand.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Himes, you agree with the presentation that was made by your group at another meeting, that this may require a subsidy, and if so, it should be put in place. You used the word "incentive". You would substitute the word "subsidy" for incentive, I think, they are interchangeable. Is that correct?

**Mr. Himes:** Yes, sir.

**Mr. McCain:** If it needs it, go with the subsidy. I am not against the merchant marine, although I may have been interpreted in that way. But I do want to see it in place with security for you and the rest of Canada. We do not want to see it come in and fall flat on its face. So you do qualify it by saying that if incentive is necessary the Government of Canada should provide it, and they should know what they are doing before the bill is in place.

[Interpretation]

Je crois qu'aux conseils devraient siéger des représentants des travailleurs aussi bien que des entreprises commerciales. C'est le type qui travaille sur les quais et sur les bateaux qui sait ce qui se passe dans le port et qui aurait des suggestions valables à faire. C'est très important.

Je crois qu'il y va de l'intérêt de tout le monde. Si je ne me trompe, sur \$10 de revenus, la ville de Vancouver en reçoit \$6, directement ou indirectement, à cause du port. Avec notre paysage splendide et nos belles montagnes comme toile de fond, si nous avions les installations portuaires qui nous reviennent, Vancouver serait le tout premier port canadien. Si ces installations sont bien construites, le contribuable en aura pour son argent.

**M. Lee:** Je voudrais vous poser une question très précise et je suis sûr que vous me donnerez une excellente réponse. Vous dites être très satisfait du Bill C-61, mais je voudrais savoir quelles conséquences il aura pour ce collège de la marine. Selon vous, il y a très longtemps que ce collège aurait dû être créé et, même si l'on avance dans la bonne voie, avec ce projet de loi, il n'aboutira pas à la création de ce collège. Ignorant les problèmes constitutionnels, pour un instant, puisque l'éducation relève du gouvernement provincial, pensez-vous que le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative de la création de ce collège?

**M. Himes:** Certainement. Comme vous le savez, M. Bennett dispose, sur la Côte ouest, de l'une des marines les plus importantes au monde. J'aimerais donc savoir pourquoi les gens qui vont devoir travailler sur ces bateaux, faire fonctionner ces traversiers, s'occuper des passagers, etc., ne pourraient pas avoir, ici même, une formation adéquate, permettant de renforcer la sécurité publique. Si les membres du gouvernement provincial continuent à tergiverser, sur cette question, nous saurons tous qu'ils ont adopté la politique de l'autruche.

**Le président:** Merci, monsieur Lee. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur Himes, vous avez dit être d'accord avec le témoignage présenté par votre groupe, lors d'une autre réunion, à savoir que la création de ce collège peut exiger une subvention. Cependant, si je vous ai bien compris, vous préférez remplacer le mot subvention par le mot incitation, n'est-ce pas?

**M. Himes:** Oui.

**M. McCain:** Pour moi, c'est la même chose, dans le cas présent. Je préciserai également que je ne suis pas du tout opposé à une marine marchande, bien que l'on ait pu croire que mes paroles reflétaient une certaine opposition. Ce qui m'intéresse, c'est que ceci soit fait avec le plus grand soin, afin d'éviter un échec, à moyen terme. Vous considérez donc que le gouvernement du Canada devrait fournir les moyens d'incitation nécessaire et devrait le faire avant l'adoption de ce projet de loi?

[Texte]

**Mr. Himes:** I do not know who you are, but I appreciate your looking after my bucks.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

**Mr. Himes:** Can I reply to that?

**The Chairman:** Yes, go ahead.

**Mr. Himes:** With all due respect, I will go right back to before Confederation when your parents and my parents packed up their pots and pans and came over to settle in this bloody country. They took a gamble then, and it is no sin for the Canadian people's tax money to be used or invested for the benefit of the Canadian people. Some people seem to think this is a great sin, but I disagree. As I said, you, Mr. McCain, and the gentlemen sitting here are a hell of a lot smarter than I am; I only went to grade 8 and I get all tangled up in these new mathematics. But, God damn it, if you are there I know they are not going to waste a buck, you are going to see that it is well spent—and, by golly, go ahead and do it.

**Mr. McCain:** That is our objective, thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to pursue this question of Bill C-61 a bit further with Mr. Himes. I appreciate very much your clear-cut position on the legislation. It is the first step in what, hopefully, will be an on-going process of development for a Canadian merchant marine. It may be a long-term objective for us, but certainly it is a very worth-while one.

I take it from your reference to some of the commentaries made here on the West Coast that you do not believe there is any really imminent danger of this legislation's having an adverse affect upon the intercoastal shipping situation from the West Coast through to Panama and around?

**Mr. Himes:** No, sir, I do not. Any ship that takes cargo from the port of Vancouver and is bound for the eastern coast of the United States, or bound for Eastern Canada, pays the same price per ton as any other ship going through that canal. That a Canadian flag vessel is going through there would, first of all, be a hell of a shock to the canal pilots. They might be out there figuring it is Peruvian or something, because that has not been seen that much in the ditch. To put it where it is, I think Canada would be welcomed. I was working on the deep-sea fleet for many, many years when we ran through the Panama Canal, and we paid exactly the same price as any other vessel traveling through there in the rate per ton.

• 1425

**Mr. Goodale:** Certainly, it has been the position of the government, and I think of a growing number of others as well, that this is legislation Parliament should very quickly proceed to deal with in a final way. Of course, there must be as there has always been, with respect to the provinces both on the East coast and the West coast, and some in between, some reservations about the legislation. There must always be the commitment to continue in a genuine and sincere way to consult with them and ensure that they are content with the regulations, which is the crucial matter, that are being prepared. That commitment remains there. It is a very sincere one and I hope that the

[Interprétation]

**M. Himes:** Je ne vous connais pas mais je suis très heureux de voir que vous préoccupez tant de l'usage que l'on fait de mes impôts.

**Le président:** Merci, monsieur McCain.

**M. Himes:** Puis-je répondre à cette question?

**Le président:** Je vous en prie.

**M. Himes:** Pour comprendre la situation, il faut remonter au-delà de la création de la Confédération, c'est-à-dire au moment où vos parents et les miens ont fait leurs paquets et sont venus s'installer dans ce sacré pays. A cette époque, ils ont pris des risques énormes et je ne vois pas pourquoi nous ne ferions pas la même chose aujourd'hui. Il n'y a rien de mal à consacrer les deniers publics au bien-être du peuple canadien. Si certaines personnes semblent le croire, ce n'est pas du tout mon cas. Comme je l'ai déjà dit, vous-même, monsieur McCain, ainsi que les députés présents à cette table, êtes beaucoup plus malins que moi puisque j'ai arrêté mes études à la 8<sup>e</sup> année et que je ne m'y retrouve pas avec tous ces calculs. Je suis donc très content de voir que vous contrôlez l'usage qui est fait de mon argent et, si celui-ci doit être bien dépensé, allez-y.

**M. McCain:** C'est notre objectif.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur ce Bill C-61. Je constate que vous avez à ce sujet une position parfaitement claire. Nous-mêmes, nous espérons que ce projet de loi ne constituera que la première étape vers la création d'une marine marchande canadienne, ce qui prendra sans doute un certain temps mais constitue un objectif très valable.

Étant donné ce que vous avez dit au sujet des remarques que l'on entend ici, sur la Côte Ouest, puis-je considérer que, pour vous, ce projet de loi n'aura pas de conséquences graves pour la navigation entre les côtes Ouest et Est du pays, par le canal de Panama?

**M. Himes:** Absolument pas. Tout navire qui charge des marchandises dans le port de Vancouver pour les transporter sur la Côte Est des États-Unis ou du Canada paie un certain prix, qui est le même pour tous les navires utilisant ce canal. Évidemment, les pilotes du canal seront sans doute très surpris de voir passer un bateau battant pavillon canadien. Ils s'attendent en effet certainement plus à voir des bateaux péruviens que canadiens. Cependant, je suis convaincu que les bateaux canadiens seront les bienvenus. Moi-même, j'ai travaillé, pendant de nombreuses années, sur des bateaux de haute mer utilisant le canal de Panama et je sais que ces bateaux payaient exactement les mêmes tarifs que les autres.

**M. Goodale:** Certainement. Le gouvernement canadien considère d'ailleurs que ce projet de loi devrait être adopté le plus vite possible et un nombre croissant d'autres gouvernements se rallient maintenant à son point de vue. Évidemment, il est normal que certaines provinces, aussi bien de la côte est que de la côte ouest, expriment certaines réserves au sujet du projet de loi lui-même. Il faut donc que nous nous engagions sans aucune réserve à poursuivre les consultations commencées dans le passé, dans une atmosphère franche et sincère, pour nous assurer que les provinces seront satisfaites des règlements qui seront promulgués. Cet engagement a été réitéré, avec beaucoup de



[Text]

expression of support which you have given and the comments that we have heard from others this week will lead us, in Parliament, to get on with that legislation quickly. The matters that are of concern in terms of adjustment under the legislation, can be, we believe, effectively dealt with by a reasonable set of regulations. I do not think there is a need to hold up the Parliamentary passage of the legislation really, any further. We can get on with that and continue with the drafting of those regulations.

**The Chairman:** Mr. Himes.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, on a point of order . . .

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Let him answer. He wishes to.

**The Chairman:** Fine, thank you. Mr. Himes.

**Mr. Himes:** I think we should take cognizance of a couple of other things, gentlemen. I think the majority of Canadians, the majority of taxpayers, are quite proud of the role the Canadian Armed Forces has played in Cyprus and areas like this. I will take you back a little bit in history. In 1941, when Hong Kong fell—the Winnipeg Rifles, another Canadian regiment, were there—the supply ships, one, a Greek vessel, was in the Philippines and another one, a British ship, was in India. The supplies never reached there. They had to use foreign ships to transport these supplies. In 1956, when Canada went into the Suez, we had to strip the capital ship of the Canadian navy, which was an aircraft carrier, and turn it into a freighter and a troop transport to get people over there. We are operating on the same premise as a guy that buys a car and does not bother to look and see if the engine is there. You know, let us be realistic. We talk about reserve, people have reservations. Fine, people have always had reservations. You have got to look before you leap. I am not against that. That is common sense. But at the same bloody time, if we all had that attitude, we would still be driving the horse and the automobile would not be here. But the way gas is, maybe that would not be a bad idea either. But anyway, this is a fact of life: people have reservations in everything. Go through your history; go through your own life. You have reservations yourself when you go to the bank to take out a bloody loan to put a down payment on a home, do you not. You say, well, Jesus, can I carry this? Now, if I cut down here and cut down there then I can do this. We all have reservations. But we are in an 1840 position in a 1976 world as far as transportation goes, and I think we should take a hell of a good look at it. I was trying to think of something else I was going to talk about there but I was popping off here and it kind of slipped my mind.

I attended several meetings in Ottawa with the Department of Transport. We were attempting to draw up safety regulations and manning regulations and regulations referring to shipping in general. We turn around and you know, we are real hypocrites. We put some beautiful things into this, really beautiful things and we closed with remarks that we hope we can induce the shipping companies of foreign countries to introduce these things when they come along to operate off our coasts.

Well God damn, it, I will remind you about the Arrow. There was a ship that turned around, had two radars, neither one of them working, the second mate's qualification would not match Canadian able bodied seaman—look

[Interpretation]

sincérité, et j'espère que le soutien que vous apportez à ce projet de loi, avec beaucoup d'autres, que nous avons entendus cette semaine, amènera le Parlement à l'adopter très rapidement. Quant aux problèmes concrets qui pourraient apparaître, je pense qu'ils pourront être réglés par le biais des règlements. C'est pourquoi je suis convaincu qu'il n'est pas nécessaire de retarder plus longtemps l'adoption du projet de loi.

**Le président:** Monsieur Himes.

**M. McCain:** Monsieur le président, un rappel au Règlement.

**Le président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Laissez-le répondre, il voudrait dire quelque chose.

**Le président:** Très bien. Monsieur Himes.

**M. Himes:** Je pense qu'il faut tenir compte d'un certain nombre d'autres facteurs, messieurs. En effet, la majorité des Canadiens sont très fiers du rôle joué par les forces armées, à Chypre et dans d'autres zones troublées du monde. J'aimerais d'ailleurs vous rappeler maintenant certains événements historiques. En 1941, lorsque Hong Kong est tombée, les fusiliers de Winnipeg, c'est-à-dire un régiment canadien, étaient sur place et n'ont pas reçu les approvisionnements qu'ils attendaient. En effet, le premier bateau d'approvisionnement, qui était un bateau grec, se trouvait dans les Philippines et l'autre, qui était britannique, se trouvait en Inde. Il fallait en effet utiliser des bateaux étrangers pour approvisionner des troupes canadiennes. En 1956, lorsque le Canada est intervenu à Suez, il a dû désarmer le principal porte-avions de la marine canadienne pour en faire un transporteur de troupes. Dans ces deux situations, nous avons agi comme quelqu'un qui achèterait une voiture sans savoir si elle a un moteur. C'est pourquoi je vous demande d'être réalistes. Évidemment, d'aucuns peuvent avoir des réserves au sujet des projets de lois, c'est tout à fait normal. Cependant, si nous nous étions laissés paralyser par ces réserves, dans le passé, nous en serions encore au cheval et nous n'aurions pas d'automobile. Ce ne serait peut-être pas une mauvaise chose mais là n'est pas la question. Il arrive un moment où il faut avancer, que ce soit au niveau des peuples ou au niveau de chacun d'entre nous. Lorsque vous allez à la banque pour emprunter de l'argent, pour acheter une maison, vous avez bien des réserves, non? Vous vous demandez si vous arriverez à payer les intérêts? Finalement, vous réorganisez votre budget et vous empruntez votre argent. C'est la même chose ici. En matière de transports, nous avons, en 1976, un système de 1840 et je pense qu'il est sacrément temps de revoir la situation. J'avais autre chose à vous dire à ce sujet mais je crois que je l'ai oublié.

Je terminerai en disant que j'ai participé à plusieurs réunions, à Ottawa, avec le ministère des Transports, pour tenter d'élaborer certains règlements de sécurité en matière de navigation. Lorsque ceci a été fait, j'ai cependant constaté que nous étions vraiment de sacrés hypocrites. En effet, ces règlements étaient excellents et, lorsqu'ils furent élaborés, nous ne pûmes qu'espérer que les compagnies de navigation étrangères les adopteraient lorsque leurs bateaux navigueraient le long de nos côtes.

Eh bien, nom de Dieu, souvenez-vous du navire *Arrow*! Ce bateau avait deux radars, tous deux en panne, et les qualifications de ses marins étaient loin de valoir celles de marins canadiens. Vous voyez la catastrophe que cela a

[Texte]

at the mess it made on our coastline. It was cleaned up and then the President of Imperial Oil had the audacity to ask the Canadian people to pay for the price of the clean up. I do not know whether they ever got the money. I hope they did not. Because they are the ones that chartered the bloody thing and put it there in the first place. Now, if we are going to put in these regulations—theory is a great thing, but it should be in practice—and sail our ships of their coasts and show them the safety practices and the things that we have, maybe that would induce them a hell of a lot more to practice the same thing when they were on our coasts.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Mr. McCain, on a point of order.

• 1430

**Mr. McCain:** Either Mr. Goodale or I misunderstood the witness. It was my understanding that the witness supports Bill C-61 but also supports the idea of recognizing that it may cost the taxpayer some money, and that that money should be available. You recognize it; you want it, and the taxpayer should pay the money if necessary. That provision is made in Bill C-61 at this moment for the recognition of what you suggested that incentives may be necessary if not included in the bill. Should they be?

**Mr. Himes:** Gentlemen, you are much more learned than I am.

**Mr. McCain:** No, no we are not. I deny that.

**Mr. Himes:** No, I am not? I think you are a hell of a lot smarter than I am, I will tell you that much.

With all due respect, as I said, you cannot show me anything in this country—and I will go down to the gum wrapper on the sidewalk—that does not cost money. I thought that I took a logical approach when I said that we have companies in Canada that are operating ships. Now if you give tax inducements to other segments of industry, if you can have development banks to help other segments of industry then why discriminate against the shipowner?

We have had companies in this country of ours that have operated tow-boat fleets, coastal vessels, Great Lakes ships, with all the hassles and the problems they have had—and they do have them. I hope if we do get a merchant marine that these people are given the opportunity and the consideration to participate because, damn it, they keep many people working in the marine field and they have paid taxes in this country and should get first consideration.

When I sailed during World War II, gentlemen, the majority of ships that I sailed on were owned by English companies with Canadian subsidiaries, so I think we should encourage our own people too.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

Mr. Boyle, in response to Mr. McCain.

**Mr. Andrew Boyle (Dispatcher, Seafarers International Union):** I would just like to elaborate on the semantic difference between incentives and costing the taxpayers money. It seems that in discussing this with you we have accepted it as being similar. But at the same time, it might not be costing the taxpayer dollars and cents. If it were an incentive program of either less taxes or a cheaper rate, it would not cost the taxpayer a direct outlay of money as compared with paying them cash money right in front.

[Interprétation]

donné le long de nos côtes? Après le nettoyage, le président de la société *Imperial Oil* a même eu l'audace de demander aux Canadiens de payer la note! Je ne sais pas si le gouvernement a accepté mais j'espère que non. En effet, c'est cette société qui a affrété ce sacré navire et qui l'a fait passer le long de nos côtes. Si nous adoptons des règlements efficaces, il est indispensable qu'ils soient appliqués avec sévérité, afin d'exiger des bateaux étrangers qu'ils soient respectueux de nos côtes que nous le sommes des leurs.

**Le président:** Merci.

M. McCain, pour un rappel au Règlement.

**M. McCain:** Je pense que M. Goodale ou moi-même avons mal compris le témoin. J'avais en effet l'impression qu'il appuyait le Bill C-61 et considérait que, si des fonds étaient nécessaires, le gouvernement fédéral devrait les fournir. Or le Bill C-61 prévoit déjà que si des moyens d'incitations se révèlent nécessaires, il faudra les fournir s'ils ne sont pas déjà inclus dans le projet de loi. Qu'en pensez-vous?

**M. Himes:** Messieurs, vous êtes beaucoup plus compétents que moi pour répondre à cette question.

**M. McCain:** Non, absolument pas.

**M. Himes:** Je ne suis pas d'accord avec vous.

Quoi qu'il en soit, il est évident que tout coûte de l'argent, même le papier dans lequel on enveloppe les bonbons. Mon attitude à l'égard de ce problème est donc purement logique. Nous avons des entreprises qui utilisent des bateaux et si l'on peut donner des avantages fiscaux à certains types d'entreprises, pourquoi ne pas en accorder aux affrêteurs de navires?

Malgré des difficultés considérables, nous avons encore des entreprises qui utilisent des remorqueurs des caboteurs, des bateaux de haute mer, etc. Si nous voulons donc obtenir une marine marchande efficace, j'espère que nous donnerons à ces entreprises la possibilité de participer à sa création, car, il faut bien le reconnaître, elles donnent de l'emploi à beaucoup de gens et elles paient des impôts.

Lorsque que j'étais marin, pendant la Seconde Guerre mondiale, la majorité des bateaux appartenait à des entreprises anglaises, ayant des filiales canadiennes, et je pense qu'il est temps d'encourager nos propres entreprises.

**Le président:** Merci, monsieur McCain.

Monsieur Boyle, en réponse à M. McCain.

**M. Andrew Boyle (Syndicat international des gens de mer):** J'aimerais revenir sur la différence qui peut exister entre des subventions et des moyens d'incitation. Lors de votre discussion, vous avez semblé affirmer que c'était là deux notions identiques. J'aimerais donc préciser qu'il se peut fort bien que tout ceci ne coûte absolument rien au contribuable canadien. En effet, s'il s'agit d'un programme d'incitation, par des avantages fiscaux, par exemple, les contribuables canadiens n'auront absolument rien à payer directement, ce qui serait le cas si l'on parlait de subventions.



[Text]

**Mr. McCain:** If necessary, you pay them some money, as I understood your position.

**Mr. Boyle:** Well, that is going all the way through it to an extreme case of obtaining the money, and it does not necessarily have to be that way. It depends on what incentives are offered.

**The Chairman:** Thank you, sir. We are going to have to move ahead. We are running a little behind schedule and we are short of time.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to pursue the point that has been made by Mr. Himes on the Canadian shipping service, both deep sea and coastal. My impression, Mr. Himes, is that outfits like Canadian Pacific should get some more benefits from the public purse in order to operate. They fly their deep-sea ship flags under Bermuda registry and maybe the odd one under Jamaica or Liberia. This is Canadian corporation.

I helped build ships over here at drydock during the war and we ran a Canadian merchant marine operation. But now we are told that you cannot have a deep-sea merchant marine in Canada because of the high costs of labour, high operation costs; that it was uneconomic and you cannot make a buck. That has been the brainwashing for 30-some years.

Now if we put Bill C-61 through and CP ships are operating under a Canadian flag instead of Bermuda and they have to pay Canadian wages and live up to Canadian standards, if the profit they are going to make amounts to the subsidy we give them, why should we bother with CP ships? In other words, what about a publicly-owned and operated shipping service that meets Canadian standards and Canadian wage rates? Why should we horse around with these outfits that have not lived up to the jobs, that misled the public by getting cheap labour from Malaysia and China and Taiwan and whatnot to operate their ships under a foreign flag? And now you want to help them out? Really, do you think you owe them anything?

• 1435

**Mr. Himes:** That is a tough one. How should I put it? I quite agree. I have a hard-on for the CPR, too; I will put it that way. All right?

Getting down to step two, I am also smart enough to know, or I think I am, that we have a system based on private enterprise and business is part of our bag. And we have to recognize this, you know. If the Canadian government in its wisdom says that we can operate and will operate a merchant marine as Crown corporation, hell, I think they are capable of it. There are people in the Department of Transport that I have a hell of a lot of respect for, for their knowledge and their capabilities. Every time I step aboard a ship, be it a towboat or whatever, I have to have confidence or faith in that master or, goddamn it, I have no business being there.

[Interpretation]

**M. McCain:** Cependant, si je vous comprends bien, vous considérez qu'il faut être prêt à payer ces subventions, s'il y a lieu?

**M. Boyle:** Il s'agit là d'une solution extrême qui ne sera peut-être pas nécessaire. Tout dépendra des moyens d'incitation que l'on utilisera.

**Le président:** Merci. Comme nous sommes un peu en retard, nous allons devoir passer à quelqu'un d'autre.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'aimerais revenir sur les déclarations de M. Himes concernant la navigation côtière et hauturière. Si je vous comprends bien, monsieur Himes, vous pensez que des sociétés telles que la Canadien Pacifique devraient recevoir plus d'avantages, à même les deniers publics. Cependant, cette société gère des navires battant pavillon des Bermudes et parfois battant pavillon de la Jamaïque ou de la Libéria. Or, il s'agit d'une société canadienne.

Moi-même, j'ai participé à la construction de bateaux, durant la guerre, ici même, lorsque nous avions encore une marine marchande canadienne. Maintenant, on nous dit que le Canada ne peut plus avoir de marine marchande, du fait de la cherté de la main-d'œuvre, des équipements, etc. Voilà le lavage de cerveau auquel nous avons été soumis pendant trente ans.

Ceci dit, si nous adoptons le Bill C-61 et que le CP place ses bateaux sous pavillon canadien plutôt que des Bermudes, il devra payer des salaires canadiens et respecter les normes canadiennes. Dans ce contexte, si les bénéfices du CP doivent être simplement égaux aux subventions que nous lui accordons, pourquoi tous ces efforts? En d'autres termes, que pensez-vous d'une société de navigation nationalisée, répondant aux normes canadiennes et payant des salaires canadiens? Pourquoi continuer à nous intéresser à des sociétés qui n'ont pas respecté leurs engagements, ont trompé le public, en allant chercher de la main-d'œuvre à bon marché en Malaisie, en Chine et à Taiwan; pour affréter des navires battant pavillon étranger? Pourquoi devrions-nous les aider? Pensez-vous que nous leur devons quoi que ce soit?

**M. Himes:** Évidemment, c'est là une question très difficile. Comment pourrais-je vous répondre? Je vous dirai tout simplement que je suis tout à fait d'accord avec vous. Moi aussi, j'ai beaucoup de reproches à faire au CP.

Ceci dit, il faut quand même bien aller un peu plus loin et je pense être suffisamment intelligent pour ne pas ignorer que tout notre système économique repose sur la notion d'entreprise privée. Si le gouvernement canadien affirme qu'il est capable de mettre sur pied une société de la Couronne responsable de toute notre marine marchande, je ne vois pas pourquoi je ne lui ferais pas confiance. Je connais des fonctionnaires du ministère des Transports pour lesquels j'ai beaucoup de respect. En fait, chaque fois que je mets le pied sur un bateau, qu'il s'agisse d'un remorqueur ou d'un pétrolier, si je ne fais aucune confiance au capitaine, je n'ai qu'à foutre le camp.

[Texte]

And I have run my ass up and down this Coast in some little pisspots nobody would sail on except that I had a goddamn good skipper and a good crew and I went. And I have never had any goddamn regrets. It is not very often I will sing the praises of the skippers but, by Jesus, I will give credit where credit is due. You know, it is automatic; being an unlicensed personnel you cannot whisper words of love to the master of the vessel, otherwise you are liable to end up with the wrong kind of name.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I follow this up? Mr. Himes mentioned that in the Panama Canal no matter what ship goes through. They all pay the same shot.

**Mr. Himes:** Per ton.

**Mr. Benjamin:** Now, to carry on a littel further with what I said about how we have been told that you cannot have ships under a Canadian flag, Americans have ships under the U.S. flag because of the great subsidies they get from their national government. The Canadian government has not done that because of the operating costs.

Is it your contention, whether that merchant marine is publicly or privately owned, even with a subsidy, that the other benefits, both direct and indirect, outweigh the subsidy or that there should be a public investment by way of subsidy or ownership or both?

**Mr. Himes:** I see nothing wrong with it, sir, no. My God, I will tell you quite frankly, I have seen a lot of people with their hands in the Canadian taxpayers' pocket spending money on things that produced nothing for the benefit of the ordinary citizen in Canada.

**Mr. Benjamin:** But your colleague suggested an incentive something like less taxes. We already tried that with manufacturing and mining industries and the lower taxes went into higher dividends for shares. It did not do a damn thing for the industry nor for the public. When you gave them tax incentives or lowered their taxes, we lost. Are you really sure that is the route you want to go?

**Mr. Himes:** As I told you, I have a grade eight education. I sit here and I listen to you and I listen to Mr. McCain or some of these other gentlemen over here and, goddamn, you had better look after my interests or you will be hearing from me; I will put it that way.

**Mr. McCain:** We will do our best.

**Mr. Himes:** And let us put it where it is. So maybe there were mistakes made before. We are all human. Even you guys that are the so-called experts, for Christ's sake, can make a mistake. Thank God, God did not make us perfect or we would not be able to stand each other at all. You know, let us put it where it is. You have to crawl before you walk and you have to walk before you run.

**The Acting Chairman (Mr. Lumley):** Thanks, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

• 1440

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, I do not really know where all this nonsense about subsidies came from anyway, in the first place. I just want to touch, perhaps a little further on what Mr. Benjamin was attempting to pursue, his proposition on the establishment of an offshore

[Interprétation]

J'ai traîné mes fesses tout le long de la côte Ouest, dans des rafiots qui ne valaient pas mieux que des pots de chambre et si je l'ai fait, c'est parce que je savais qu'ils étaient bien dirigés et que l'équipage était excellent. Et je ne l'ai jamais regretté. Je ne suis pas le genre de type à féliciter le premier Charlot venu, mais lorsque c'est mérité, je n'hésite absolument pas à le faire. De toute façon, vous savez bien qu'il ne faut pas aller raconter d'histoires aux capitaines de bateaux, qui n'y regarderont pas deux fois avant de vous envoyer valser s'ils trouvent que vous charriez un peu.

**M. Benjamin:** Pourrais-je poursuivre sur ce sujet, monsieur le président? En effet, M. Himes a dit que les tarifs du canal de Panama sont les mêmes pour tous les bateaux.

**M. Himes:** Par tonne.

**M. Benjamin:** Exactement. Malgré cela, les Canadiens se sont fait dire qu'il coûtait trop cher d'affréter des bateaux battant pavillon canadien, mais les Américains peuvent le faire, puisque leur gouvernement leur donne des subventions importantes.

Affirmez-vous donc que notre marine marchande qu'elle soit privée ou nationalisée, nous rapportera des avantages considérables, directs et indirects, dépassant largement les subventions que nous pourrions lui accorder? De plus, pensez-vous que nous devrions avoir une marine marchande privée, nationalisée ou subventionnée?

**M. Himes:** Je ne vois rien de mal à cela. En fait, pour vous parler franchement, il y a déjà beaucoup de gens ici qui plongent les mains dans le Trésor public sans produire quoique ce soit d'utile pour le monde ordinaire.

**M. Benjamin:** Mais vos collègues semblent recommander certaines incitations, telles qu'une diminution d'impôt. Nous avons déjà essayé cette méthode, avec les industries minières et de transformation et nous avons constaté que les impôts que nous perdions se traduisaient par des dividendes plus élevés pour les contribuables. L'ensemble de l'industrie et le public canadien n'en tirait aucun avantage. C'était pour eux une perte sèche. Êtes-vous donc certain que nous devrions adopter le même système pour une marine marchande?

**M. Himes:** Comme je vous l'ai dit, je n'ai pas fait beaucoup d'études. Je suis simplement venu ici pour vous écouter, vous et vos collègues. Par contre, si vous ne protégez pas mes intérêts, vous aurez intérêt à faire gaffe, c'est tout ce que je vous dis.

**M. McCain:** Nous ferons de notre mieux.

**M. Himes:** Évidemment, nous ne sommes que des hommes et, comme vous le savez, l'erreur est humaine. Même vous, des soi-disant spécialistes, vous en faites des erreurs. Heureusement que nous ne sommes pas parfaits, sinon nous ne pourrions pas nous supporter. Soyons donc raisonnables. Il faut bien marcher à quatre pattes avant de se tenir debout et il faut bien apprendre à se tenir debout avant de courir.

**Le président suppléant (M. Lumley):** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je ne vois pas comment nous en sommes arrivés à toute ces histoires de subventions. Quoiqu'il en soit, j'aimerais revenir sur le sujet examiné par M. Benjamin, c'est-à-dire son idée de création d'une flotte étrangère. Il y a deux facteurs à



[Text]

fleet. There are two things here. First, the concern that many of us in the House of Commons have, the final closing of the East Coast waters and the West Coast waters, the Canadian coastal waters to Canadian shipping. The fear is that the act will remove from shippers an ability to negotiate good low rates with rail. Is there any validity in that, in your opinion? Is this fear well-founded? The reason I want to know why you think it is valid or not is because I think it is important that we do not confuse this discussion by bringing in the question of an offshore fleet, the recapture of a position in world trade. So first, is this fear valid, that there would be a competitive edge, that we would not have the same advantage in negotiating freight rates, or users would not have the same advantage?

**Mr. Himes:** I do not think so, unless I am wrong. In such a transportation system would not the Department of Transport be constantly consulted on the establishment of rates? Would they not be setting a pattern? You have antitrust legislation, if a bunch of shipping companies got together and tried to fix the rates, I am goddamn sure somebody would have something to say about it. Do we not have that protection in our government? I understood we did.

**Mr. Forrestall:** On that point, the act is quite clear, it does provide protection. The only existing indication we have from the Water Committee is that they will insist that the Canadian boats be equitable otherwise we will let the users go offshore and find another quote.

**Mr. Huntington:** Could I have a supplementary on that point?

**Mr. Forrestall:** Yes, sure, go ahead.

**The Chairman:** It will have to be very brief because we are way over our time. We have many other witnesses who want to appear before us and we will not be able to see them if we continue eating up time.

**Mr. Huntington:**

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. Do you yield, Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** I certainly do.

**Mr. Huntington:** It is on an experimental basis, removing coal through to Hamilton for Stelco from the West Coast. We have moved it on Canadian bottom and we have moved it on a Lithuanian bottom. We are also studying rail rates across the Prairies to Thunder Bay and transshipment through to Hamilton. The experiment so far has shown that the Lithuanian bottom had a 40 per cent reduction over the Canadian bottom in cost delivered. If we were to limit ourselves on Panamanian shipment to Canadian bottoms and we are dealing in the cost benefit studies that you can gather, and they are not all finished, it would indicate something in the order of a 40 per cent differential between the Canadian bottom cost and a world bottom cost. If we were limited to Canadian bottoms and we had that kind of a differential, then the world rates would match or rise to compete with that Canadian bottom differential. Have your studies and considerations dealt with this aspect of cost to the industries that really need efficient transportation costs to other markets here in the industries in B.C.?

[Interpretation]

prendre en considération. Tout d'abord, beaucoup de députés sont préoccupés par le fait que des navires canadiens risquent de ne plus pouvoir utiliser les eaux canadiennes. En effet, d'aucuns craignent que la loi empêchera les affréteurs de négocier des tarifs comparables à ceux des sociétés de chemins de fer. Qu'en pensez-vous? Cette crainte est-elle justifiée? Si je vous demande cela, c'est parce que je pense qu'il est important de ne pas confondre cette question avec elle d'une flotte étrangère destinée à nous permettre de récupérer la position que nous avions, dans le passé, en matière de commerce international. Ma première question est donc la suivante: cette crainte est-elle justifiée?

**M. Himes:** Je peux me tromper, mais je ne le pense pas. En effet, le ministère des Transports ne serait-il pas toujours consulté pour la fixation des tarifs? En outre, si un groupe d'affréteurs essayait de monopoliser le marché pour fixer des tarifs trop élevés, je suis certain que nous pourrions faire appel à la loi antitrust. Si je ne me trompe, notre gouvernement nous protège?

**M. Forrestall:** Évidemment, la loi est très claire et fournit une certaine protection. Les seules informations que nous ayons reçues du Comité des eaux est qu'il insistera pour que les bateaux canadiens soient comparables, à défaut de quoi il laissera les utilisateurs s'adresser à des bateaux étrangers et obtenir des tarifs différents.

**M. Huntington:** Puis-je poser une question supplémentaire?

**M. Forrestall:** Je vous en prie.

**Le président:** Je vous demanderais d'être bref, car nous sommes déjà en retard. Nous avons beaucoup d'autres témoins, et si nous continuons, nous ne pourrions pas les entendre.

Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président. Me laissez-vous la parole, monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Certainement.

**M. Huntington:** J'aimerais parler d'une expérience qui a été réalisée pour transporter du charbon de la côte ouest jusqu'à Hamilton pour la société Stelco. Ce charbon a été transporté par bateau canadien et par bateau lithuanien. Nous avons comparé les coûts de ce genre de transport au coût qu'aurait entraîné le transport par chemin de fer à travers les Prairies jusqu'à Thunder Bay, avec transbordement jusqu'à Hamilton. Cette expérience a montré que le bateau lithuanien pouvait livrer 40 p. 100 moins cher que le bateau canadien. De même, pour des transports utilisant le canal de Panama, des études de coût, qui ne sont cependant pas toutes terminées, semblent montrer qu'il y aurait une différence de 40 p. 100 entre les bateaux canadiens et les bateaux étrangers. Si nous nous limitons à des bateaux canadiens, les tarifs mondiaux augmenteraient pour être comparables aux tarifs canadiens. Avez-vous donc réfléchi aux conséquences que cela pourrait avoir pour des entreprises dont la survie dépend des moyens de transport les plus efficaces possibles?

[Texte]

**Mr. Himes:** As you say about putting yourself in a box, I think you already have, if you do mind my saying so.

**Mr. Huntington:** Please explain.

**Mr. Himes:** We explained. Look at your grain shipments. How many years have the railroads been packing grain? You say you cannot guarantee delivery to Thunder Bay from western grain elevators because you do not have the boxcars, or you have not this, or you have not that. Hell, you have a problem already that you have not solved. Here you are asking me to solve problems or something that is not even in existence.

• 1445

**Mr. Huntington:** No, I am just wondering if your studies and considerations have been on this differential that appears to exist when you limit the movement of products from British Columbia through to the East Coast, that is, through the ditch, through the canal. When you limit that movement to Canadian bottoms and there is a 40 per cent differential in costs that Canadian bottoms have over, say, Lithuanian bottoms, then you would have the situation where rail rates would rise to the competitive level of Canadian bottoms. Has this been part of your consideration?

**Mr. Himes:** As you are venturing into a new field, what I would be looking at is your experience in the situation you have mentioned. I would be looking at a bulk-cargo vessel of good capacity even possibly introducing self-unloading features in that vessel to run this coal around there. Water transportation to my knowledge is still the most practical and cheapest from moving large amounts of cargo.

**Mr. Huntington:** I would agree.

**Mr. Himes:** And also you have to take into consideration today too what I have found in going aboard various foreign ships with their technological changes and everything else. You have 85,000-ton vessels operating out of the United States with a minimal crew. You have 85,000 and 90,000-ton vessels operating out of Scandinavian countries through technological development with a minimum of crew. Or these ships can afford to carry Liberian—did you say Lithuanian?

**Mr. Huntington:** Liberian, I guess.

**Mr. Himes:** Yes, Lithuania does not exist.

**Mr. Huntington:** Excuse me, Liberian.

**Mr. Himes:** Yes, with all due respect, I think we are in a position, in a good position, to look at what type of vessel to build. Bulk commodities are one of our major exports. And that is one direction we should be looking to. Where we are going to get the best dollar buys for the ship, the best amount of tonnage the ship can carry—and as I said we have to face up to technological change as far as crews go too—are important features. One feature of the bulk carrier unique, by the way, to the Canadian Great Lakes because it does not exist anywhere else in the world to my knowledge, is the fact of the self-unloader and I think that should be looked at. This is a Canadian development by Great Lakes ship operators.

[Interprétation]

**M. Himes:** Vous me placez là dans une drôle de situation, si vous me permettez de m'exprimer ainsi.

**M. Huntington:** Que voulez-vous dire?

**M. Himes:** Prenez les transports de céréales. Vous dites que vous ne pouvez pas garantir la livraison à Thunder Bay, à partir des élévateurs de l'Ouest, parce que vous n'avez pas de wagons, parce que vous n'avez pas ceci, parce que vous n'avez pas cela. Voilà donc un problème, qui existe déjà, et que vous n'avez pas résolu. Or, vous me demandez à moi de résoudre des problèmes qui n'existent même pas.

**M. Huntington:** Non, je me demandais simplement si vos études avaient porté sur l'écart qui semble exister dans les prix, chaque fois que vous limitez le transport, vers la côte Est des produits de la Colombie-Britannique par la voie des canaux. Si vous limitez le transport des marchandises aux navires canadiens, cela entraîne une augmentation de 40 p. 100 par rapport au transport par navire lithuanien: le tarif des transports par chemin de fer peut donc atteindre le niveau de concurrence avec le transport par navire canadien. Y aviez-vous pensé?

**M. Himes:** Chaque fois que l'on se lance dans un nouveau domaine, il faut essayer de voir quelle est l'expérience déjà acquise dans les situations particulières comme celles que vous avez mentionnées. J'envisagerais la possibilité d'utiliser un navire de la grosseur d'un cargo à gros tonnage et présentant, si c'est possible, certaines caractéristiques d'auto-déchargement, pour le transport du charbon. En effet, j'estime que le transport maritime est encore la voie la meilleure et la moins coûteuse pour transporter des grandes cargaisons.

**M. Huntington:** D'accord.

**M. Himes:** Il nous faudrait également tenir compte de tous les changements et autres détails technologiques que j'ai constatés lors de visites de navires étrangers. Les États-Unis possèdent des navires de 85,000 tonnes qui sont manœuvrés par un équipage très restreint. Grâce au progrès technologique, la Scandinavie peut elle aussi se targuer de faire manœuvrer des navires de 85,000 et de 90,000 tonnes par un équipage restreint. Ces navires peuvent donc se permettre de transporter des marchandises provenant du Libéria... Avez-vous dit de la Lithuanie?

**M. Huntington:** Du Libéria, je suppose.

**M. Himes:** Oui, car la Lithuanie, cela n'existe pas.

**M. Huntington:** Je vous demande pardon, c'est bien du Libéria.

**M. Himes:** Permettez-moi de vous dire que nous sommes tout à fait capables de construire les navires les plus adéquats. N'oubliez pas que les marchandises en vrac constituent la plus grande partie de nos exportations. Il faut donc tenir compte du pays qui nous offrira le meilleur prix pour nos bateaux, du tonnage qui conviendra le mieux et, je le répète, des changements technologiques pour l'équipage. La Société *Canadian Great Lakes* possède des navires uniques en leur genre puisqu'ils sont auto-déchargeurs. C'est d'ailleurs une des nouveautés mises au point par les exploitants des navires de la *Great Lakes*.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington. Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, Mr. Chairman.

Tiny, if I may call you that, just to be explicit about this, there are a couple of points in your statement that I wanted to get some clarification about. You seemed to express some concern about the tow boats, that that is a special area we maybe should look at.

I am concerned about the statement you made about the private hiring halls. I would like to know more about that. If that is a real problem, I think it is something that we on the Transportation Committee should be cognizant of and concerned about. How do they become licensed, who licenses them and what are they getting away with that we should know about? And finally, in your discussion of Bill C-61, as it sits right now, particularly with the coastal trade, do you feel that there is going to be much drain on the Canadian purse, federally, to implement Bill C-61 and put it into place?

**Mr. Himes:** Boy, that is a big one. Give me point one and I will answer that one and then we will go through it.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Point one was, of course, about the tow boats that seem to be perhaps more dangerous than other aspects of the trade. You mentioned one death there in particular and is it a special concern to the SIU right now?

• 1450

**Mr. Himes:** Any loss of life in the marine industry in any section of it is a concern to the SIU as I have no doubt and I hope it is a concern to any Canadian citizen.

I mentioned the towboat industry because I cannot very well talk about deep sea ships because we do not have any. I was using recent incidents to point out where we have the vital need for training. You see, we have had changes in the legislation concerning towboats through the Ministry of Transport, where there has been a constant improvement in the industry, as far as ships, construction, comforts, safety and things like that, yes.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** The second point was the licensing of the private hiring halls. It seems to be a problem. It is one that I was not aware of. Who licenses them? How are they in operation?

**Mr. Himes:** As far as licensing goes, I understood that this was part of the bill that they were going to license these things. I do not think they have as yet.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Have they not been?

**Mr. Himes:** No. As I said, if you want to turn around, what you are doing is giving these people a licence to exploit the economic conditions or the misery of Canadian citizens who put them in this position, and I do not think that is right.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I do not think it is right, either.

My final one, how much do you believe the cost to the public purse will be in the implementation of Bill C-61, particularly with reference to the coastal trade?

[Interpretation]

**Le président:** Merci, monsieur Huntington. Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de vous appeler Tiny; j'aimerais simplement reprendre quelques points de votre déclaration et me les faire expliquer plus en détail. J'aimerais d'abord que nous parlions des remorqueurs, puisque vous avez exprimé une certaine inquiétude à ce sujet.

Vous avez ensuite mentionné les agences privées de louage. Pouvez-vous nous donner plus de détails? Si elles constituent un problème réel, le Comité des transports devrait en être informé et s'en occuper. Comment obtiennent-elles leur permis? Qui le leur délivre et, si elles contournent la loi, dans quel domaine est-ce? Enfin, vous avez certainement discuté du Bill C-61 avec les représentants de l'industrie du cabotage. Pensez-vous que le coût de l'application du Bill C-61 sera trop élevé pour le contribuable canadien?

**M. Himes:** Votre question est considérable. Si vous voulez bien reprendre votre premier point, je commencerai par y répondre.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je vous ai d'abord parlé des remorqueurs qui semblent constituer un danger pour les autres secteurs de cette industrie. Vous avez mentionné un accident mortel en particulier: est-ce que cela cause de l'inquiétude au sein du Syndicat international des gens de mer?

**M. Himes:** Toute perte de vie, dans quelque secteur de l'industrie maritime que ce soit, inquiète toujours le syndicat, et je l'espère aussi tous les citoyens canadiens.

J'ai mentionné les remorqueurs, parce qu'il m'est impossible de parler des navires de haute mer, notre société n'en ayant aucun. Je vous ai parlé d'incidents récents, simplement pour vous souligner la nécessité de former l'équipage. Le ministère des Transports a apporté certaines modifications à la loi sur les remorqueurs, ce qui a entraîné une amélioration constante de la construction des navires, de leur confort et de leur sécurité.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Je suis ensuite passé aux permis délivrés aux agences privées de louage. Il semble qu'elles causent un problème que je ne connaissais pas. Qui leur délivre les permis?

**M. Himes:** Pour ce qui est des permis, je croyais que le bill prévoyait que le gouvernement les leur délivrerait. Je ne pense pas qu'elles en aient actuellement.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Elles n'ont pas encore de permis?

**M. Himes:** Non. Si l'on veut regarder la chose d'un autre point de vue, j'estime que le gouvernement est en train de donner à ces gens la permission d'exploiter les canadiens. Je ne pense pas que cela soit juste.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Moi non plus.

Ma dernière question, maintenant: combien pensez-vous qu'il en coûtera aux contribuables canadiens et surtout à ceux de l'industrie du cabotage pour l'application du Bill C-61?

[Texte]

**Mr. Himes:** I do not think it will be that much of a cost, I really do not. I cannot see how it would be. I cannot see how it would be.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** It is in place and it is simply a matter of coming through with the bill and making sure that the regulations are adhered to.

**Mr. Himes:** Right, you have to start someplace, and I am sure if you turn around—we do implement changes through legislation, I gave you an example in the case of the *Arrow*, we bring in all kinds of things, but there is no place to put them into practice. There are no ships on which to put them into practice, but the legislation is there.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** That is what I mean. We will not have too much trouble putting this in place.

**Mr. Himes:** If Bill C-61, with all due respect, was passed at 5 o'clock this afternoon, I do not expect to see a Canadian merchant marine at 8 o'clock tomorrow morning, I will guarantee you that, and I do not think anybody else does. You have to be realistic, you know, Mr. Douglas, really.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Douglas.

I would like to apologize to Mr. Himes because our time is very short.

**Mr. Himes:** You just want to get me out of here because I am smoking your cigarettes, that is all.

**The Chairman:** We are most happy to have had you with us and wish it could have been longer. It was most interesting. Thank you, sir.

**Mr. Himes:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Next we have with us the Fishing Vessel Owners Association. I would like to call on Mr. G. R. Morgan, who is the Secretary, and I believe he has with him Captain Stan Sorensen who is a vessel owner, Albert Radic and Byron Wright.

Mr. Byron Wright has an opening statement for us this afternoon. Mr. Wright.

**Capt Byron Wright (Vessel Owner, Fishing Vessel Owners Association):** It is not really a formal opening statement. This has been very sudden. I would like to make the point before we even start on the introduction of this that we have appeared a number of times like this before different committees and the notice has always been very very short, no one tells us exactly what the format is going to be, exactly what time we are going to appear. We could do a much better job for you, if it is information you really want, if you are not just here to put in time or to have us to put in some time, if you could inform us specifically what it is you want. On the last instance when we met I think I expressed the same thing, we have the same problem. It seems to be an ongoing one, and the problems of the vessel owners are ongoing ones and they are pretty well the same ones. We feel that you are a governing body and you are asking us for input, and, if given a bit more warning, I think we can contribute. But as I say, the problems are pretty well ongoing ones. We will go through them.

[Interprétation]

**M. Himes:** Je ne pense pas qu'il en coûte tellement. Je ne vois pas comment le coût pourrait en être considérable.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Une fois le bill adopté, il s'agit de s'assurer que les règlements sont bien respectés.

**M. Himes:** Évidemment, il faut commencer quelque part. Mais si vous regardez autour de vous, vous verrez que, nous aussi, nous appliquons les modifications de la loi. Je vous ai donné comme exemple le cas du navire *Arrow*: nous aussi, nous apportons des modifications, mais nous ne pouvons le mettre en pratique. La loi a beau exister, il n'y a pas de navire qui permette de l'appliquer.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** C'est exactement ce que je voulais dire: nous n'aurons pas trop de difficultés à appliquer les règlements.

**M. Himes:** Sans vouloir vous offenser, si l'on adoptait le Bill C-61 à 17 h 00 cet après-midi, je ne m'attendrais pas à voir sur pied une marine marchande au Canada dès 8 h 00, demain matin. Je peux vous assurer qu'il n'en sera d'ailleurs rien. Monsieur Douglas, il faut quand même être réaliste!

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Merci, monsieur Himes.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Douglas.

Je voudrais m'excuser devant M. Himes de ce que nous ne pouvons lui accorder que peu de temps.

**M. Himes:** Vous voulez simplement vous débarrasser de moi, parce que je fume vos cigarettes.

**Le président:** Nous sommes heureux d'avoir pu vous rencontrer cet après-midi, et aurions aimé prolonger notre conversation qui était fort intéressante. Merci, monsieur Himes.

**M. Himes:** Merci.

**Le président:** Maintenant, nous accueillons l'*Association des propriétaires de navires de pêche*. Je demande à M. G. R. Morgan, secrétaire de l'Association, de se présenter, puis au capitaine Stan Sorensen, propriétaire d'un navire, et à MM. Albert Radic et Byron Wright qui l'accompagnent de se joindre à lui.

M. Byron Wright voudrait d'abord nous dire quelques mots. Monsieur Wright.

**Capt Byron Wright (propriétaire de navire, Association des propriétaires de navires de pêche):** Ce n'est pas une déclaration officielle, car j'ai été pris de cours. D'abord, j'aimerais souligner que nous avons déjà comparu à plusieurs reprises devant divers comités, et que nous en avons toujours été avertis très peu de temps à l'avance. Personne n'a jamais pu non plus nous dire quel serait le genre de séance, ni à quelle heure exactement nous allions comparaître. Si vous vouliez vraiment être informés, nous aurions pu vous préparer quelque chose de bien structuré, et cela à condition que vous ne soyez pas simplement ici pour tuer le temps. Vous auriez dû nous faire savoir précisément de ce que vous vouliez entendre. La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, je vous ai fait part de la même inquiétude et du même problème qui ne semble jamais cesser. Vous savez, les difficultés que rencontrent les propriétaires de navires ne changent pas du jour au lendemain. Comme vous êtes une commission chargée de pouvoirs de direction et que vous nous demandez de vous informer, nous aurions été très heureux de mieux contribuer à votre enquête, si seulement vous nous en aviez avertis un peu plus à l'avance. Mais je répète que nos



[Text]

Just to make you aware of what the Fishing Vessel Owners Association does, as an organization we represent over a hundred boat owners who are captains on their own vessels, or own vessels or, in the instance of the three other vessel owners who are here with me today, operate companies that own vessels. We have 100 vessels—it is well in excess of 100 vessels, in actual fact—but numerically we are not a very large group. I think when you realize that the fishing vessels are worth up to and in excess of a million dollars and down to, say, \$100,000 and represent the larger fishing vessel fleet in British Columbia, that as a group we do have the capability and do in actual fact contribute a considerable amount to the economy and, more specifically, to the fishing industry. We are involved in all areas of the industry; halibut, herring, salmon fisheries, as well as the other incidental fisheries.

So that we do not take up a whole lot of time here, I am just going to go through a few points that we felt very strongly about and we thought should be brought up today.

One is the lack of harbour facilities, of tie-up facilities, for fishing vessels. To the very best of my knowledge there is only one—and I am involved in the business, so I should have some idea—commercially-allocated fishermen's tie-up facility in Vancouver, and that is the False Creek Fishermen's Dock, and the False Creek Fishermen's Dock, if you have seen it, is under the Broad Street Bridge. It is a small area and it seems to be coming smaller and smaller as pleasure boats and noncommercial fishing boats—older boats that are retired—become low-cost homes for people, and we are finding our tie-up space becoming less and less every year. We also need unloading facilities to unload our boats.

In the industry a large number of the fishing vessels are affiliated with the larger fishing companies, and I use the word "affiliated" almost as an euphemism. It is a very, very strong financial affiliation. It is sort of a form of GATT slavery, and in this instance where we are talking about tie-up facilities and service facilities for vessels, it is almost a form of slavery in that we do not have access to facilities, other than through fishing for larger fishing companies. As a group, I think they would probably be quite happy to see the situation exist. I am sure a lot of people would be quite happy to see it exist because in that situation there would not have to be tax money spent for tie-up facilities for fishermen. In actual fact, there are over 6,000 fishing vessels in British Columbia, and they do contribute—they are the fourth largest industry in British Columbia—to the economy, but once again, because of the fact we are involved a large part of the year in our fishing activities and, in the instance of the other gentlemen here, in running our own businesses, we do not take a lot of time running around lobbying and saying that this is what we need and spending a lot of money on it. But we are going to tell you now. Maybe this is our chance to do a bit of lobbying.

I have sat in on so many committee meetings that I will just have to defer to Capt. Albert Radic. Albert, if you put the time together that you spend at fishing meetings relating to tie-up facilities, as well as advisory committees, and that, it must be just incredible over—when was the first meeting you sat in on, Albert? How long ago? The first meeting you sat in on tie-up only.

[Interpretation]

problèmes ne changent pas tant que cela et c'est pourquoi je vous les rappellerai.

• 1455

L'Association des propriétaires de navires de pêche est un organisme qui représente plus de 100 propriétaires de bateaux qui sont capitaines sur leur propre navire, en possèdent d'autres, ou—comme pour les trois autres personnes qui m'accompagnent ce matin—dirigent des entreprises possédant des navires. Nous groupons plus de 100 navires, bien que nous ne comptons pas beaucoup de membres. Néanmoins, si l'on considère que les navires de pêche valent entre \$100,000 et plus d'un million de dollars, et qu'ils représentent la plus grande partie de la flotte des navires de pêche de la Colombie-Britannique, notre groupe est donc en mesure de contribuer grandement—comme il le fait d'ailleurs—à l'économie canadienne et plus particulièrement à l'industrie de la pêche. Nous couvrons tous les secteurs de cette industrie, comme la pêche du flétan, du hareng, du saumon, ainsi que d'autres pêches connexes.

Afin d'être bref, je parcourrai les quelques points que nous désirons vous présenter aujourd'hui.

D'abord, il y a le manque d'installations portuaires et d'amarrage pour les navires de pêche. Moi-même, je travaille dans ce secteur, et à ma connaissance, il n'y a qu'un seul lieu d'amarrage réservé aux pêcheurs commerciaux, soit le bassin du *False Creek Fishermen*, sous le pont de *Broad Street*. C'est un espace assez petit, et qui se restreint de plus en plus au fur et à mesure que les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche non commerciale—c'est-à-dire les bateaux plus anciens qui ne font plus de la pêche active—sont transformés en logements à prix modique. Voilà pourquoi, d'année en année, nous avons de moins en moins d'espace. Il nous faut également d'autres installations pour décharger nos bateaux.

Une grande partie de nos navires de pêche sont affiliés à de grandes sociétés de pêche, et j'utilise le terme «affiliés» par euphémisme, puisque les liens financiers sont très forts. Il s'agit d'une forme «d'esclavage» du GATT, et je vous explique pourquoi: nous n'avons accès aux installations d'amarrage et aux autres services que par l'intermédiaire des grandes sociétés de pêche. Ces dernières sont certainement très contentes de la situation qui existe. Elles ne sont certainement pas les seules, parce que cela signifie ne pas dépenser l'argent du contribuable pour la construction d'installations d'amarrage réservées aux pêcheurs. En fait, il y a plus de 6,000 navires de pêche en Colombie-Britannique, ce qui explique que la pêche soit la quatrième industrie de la province: elle contribue donc largement à son économie; mais comme ses représentants, c'est-à-dire nous-mêmes, passent une grande partie de l'année à la pêche ou à administrer leurs propres entreprises, et n'ont par conséquent pas le temps de faire du lobbying auprès du gouvernement pour le convaincre de consacrer certaines sommes à l'industrie, c'est maintenant que nous allons vous parler de nos besoins. Voilà notre chance de faire du lobbying.

Comme j'ai moi-même participé à beaucoup de séances de comité, je céderai la place au capitaine Albert Radic. Il est incroyable de constater le nombre d'heures qu'il a passées à des séances de pêche portant sur les installations d'amarrage, ainsi qu'à des séances de comité consultatif. Albert, quand a eu lieu la première rencontre consacrée aux lieux d'amarrage à laquelle avez-vous assisté?

## [Texte]

Well, I do not know, It is an ongoing problem. The way it usually goes is something like this. Somebody like me rants and raves a little, so it is decided that maybe these guys really do need it, and maybe it represents some votes or whatever the rationale is behind the movement to try to provide us with some tie-up facilities. Then a study is commissioned. If the studies that have been accumulated on the necessity for tie-up facilities were put into cement boxes like this and dumped anywhere off the coast here, I am sure they would provide an adequate breakwater and be in themselves the solution to our problem.

It is absurd. It goes through the study period. Then the engineering studies take place, and whatever it is at the particular time. At first you are told the funds are available, and everybody is very happy and congratulates the government and the representatives, that they are doing a heck of a good job. Then all of a sudden funds are not available.

What about the vessel owners? About a hundred voters. What is the impact? Forget it. They are the first ones to be cut. If it is not that, it is the environmentalists. It is somebody, it is always somebody. Our priorities are very low, it would seem, but our need is very great. I can only stress that again and again and again. I am sure I will be doing it at meetings just like this many years from now. I am sorry to sound pessimistic, but when you take time out from doing your day-to-day work and you do not really feel, because of previous similar experiences, that it is going to have much impact, you have to be just a little pessimistic.

Another area we are very concerned about, that we feel your group have an interest in, or we hope they have an interest, is somehow regulating the potential tanker traffic that is going to come through the Strait of Juan de Fuca. At present the foreign vessel traffic that comes through the Strait of Juan de Fuca cuts through our primary fishing area out of the Port of San Juan at the apex, at the mouth of the Strait of Juan de Fuca. We can see, when we are dealing day-to-day with these vessels, the fact that they are not particularly maneuverable, and there have been a number of incidents of vessels running up on the beach, holding themselves—you know, we are laymen. You read some of the currently popular books, like the one on tankers, and it talks about the environmental impact of having a tanker run on the beach. We can see our whole livelihood disappearing.

First of all, should it be allowed to occur that there be tankers there at all? If there are going to be tankers, there, how are they going to regulate the control? Who is going to take the financial responsibility for the potential losses if there is to be a disaster there?

I do not want someone to pay me money because they have completely destroyed the salmon and herring and shellfish industries in the Strait of Georgia. I do not want that. I want to be able to continue making my own livelihood. That is my chosen vocation, and it would take a tremendous amount of money to satisfy that. It just could not.

## [Interprétation]

Eh bien, je ne sais pas. C'est un problème que l'on rencontre constamment, et voilà comment il se présente. A force de tempêter et de pousser des hauts cris, le gouvernement finit par se demander s'il ne vaudrait pas mieux répondre à nos besoins, surtout si cela représente quelques votes de plus en sa faveur. Quelle que soit la raison invoquée, on décide donc d'écouter notre demande de quais d'amarrage. Puis, on commande une étude. Si on avait coulé dans des blocs de ciment toutes les études commandées sur la nécessité des installations de mise en bassin et qu'on les avait jetées à l'eau le long de la côte, elles formeraient certainement une jetée de taille, ce qui serait en soi une solution à notre problème.

C'est assez absurde. Une fois l'étude effectuée, on passe au calcul des ingénieurs. D'abord le gouvernement nous assure que les fonds sont disponibles; tout le monde est content et on félicite le gouvernement et ses représentants de l'excellent travail qu'ils ont effectué. Puis, tout d'un coup, les fonds disparaissent.

Que fait-on des propriétaires de navires? Sont-ils vraiment une force, bien qu'ils ne représentent qu'environ 100 votes? Non. C'est à eux d'abord qu'on supprime les fonds. La deuxième raison invoquée, c'est celle de la protection de l'environnement. On a toujours une bonne raison. Nos priorités sont peut-être très faibles, mais nos besoins sont énormes. C'est tout ce que je peux vous dire. D'ailleurs, je me vois encore dans plusieurs années devant des comités en train de leur dire la même chose. Je suis désolé d'avoir l'air si pessimiste, mais le fait de prendre quelques heures de ma journée de travail pour comparaître devant vous, tout comme je l'ai fait à plusieurs reprises et tout en sachant très bien que cette rencontre ne donnera rien, ne peut que me porter au pessimisme.

Il y a également une autre question qui nous touche de près et qui devrait intéresser le Comité: c'est la réglementation de la circulation des navires-citernes qui traverseront le détroit de Juan de Fuca. Pour l'instant, les navires étrangers qui viennent du détroit de Juan de Fuca coupent notre zone principale de pêche de l'extrémité du port du San Juan jusqu'à l'embouchure du détroit de Juan de Fuca. Nous rencontrons de ces bateaux tous les jours et nous constatons qu'ils sont difficiles à manœuvrer, ce qui a occasionné un certain nombre d'incidents: par exemple, certains d'entre eux se sont accrochés et ont échoué sur la plage. Vous savez, nous ne sommes pas des experts en environnement, mais si vous lisez les livres à succès les plus récemment écrits, comme celui consacré aux navires-citernes, vous verrez qu'on y parle des conséquences écologiques de l'échouement d'un navire-citerne sur la plage. C'est notre gagne-pain qui est en train de disparaître.

D'abord, devrait-on permettre à des navires-citernes de traverser cette zone? Si on le permet, comment en réglementer la circulation? Qui assumera la responsabilité financière des pertes possibles de poisson, s'il se produit un désastre?

Je n'aimerais pas du tout me faire dédommager financièrement parce qu'on a complètement détruit l'industrie du saumon, du hareng et des testacés dans le détroit de Georgie. Non, je veux pouvoir continuer à gagner ma vie. La pêche est une vocation pour moi, et il faudrait qu'on m'offre un trésor pour arriver à me dédommager.



## [Text]

We feel that we are, as a group, very insignificant but we do need assistance from the legislators of this country. I am just expressing a very strong concern here. I am sure some of you will have some questions in this regard.

I think the marine disasters that have occurred in the fishing industry—loss of boats and lives—have shown that there is a need for a number of changes within the fishing industry.

• 1505

We feel that we need further coast guard services. I would suggest that the current coast guard is totally inadequate. The size of the vessel is just simply too small.

In heavy weather, the coast guard vessels are just not moving, but there are commercial fishing vessels out there moving tremendous volumes of fish in a very short season. They are out there because of the necessity. But those coast guard vessels are not capable of going out in that weather. They are supposed to be able to render you assistance and they are totally inadequate.

An area that should be explored is co-operation. The Department of the Environment, fisheries section, has said that they want to spend money on patrol vessels. We have a navy that would like to have more money spent on vessels. We have a coast guard. The RCMP, the game department, and these other government departments all need vessels. Could we not get some joint utilization? We are going to spend \$30 to \$50 million on this—and do not look askance—\$30 million is the figure they are talking about now just for policing vessels in the Fisheries department.

When we go for the herring opening to the Queen Charlottes they send half a dozen fisheries boats along to regulate what we can do, when we can do it, how we can do it, and all the rest of it. So they are there, but they are serving a function in the policing; they are not serving a function in being ready to assist in saving lives or preventing vessel loss. So somehow the coast guard service has to be extended. Whether it showed take that particular form that it involves the joint utilization with other existing federal maritime services, I do not know. That is a question for someone else to determine. It would seem like such a logical direction to go that I think there must be something wrong with the idea, but I just have not quite thought of what it could be.

The response to the vessels that sunk—not in this last herring season that we have just completed but in the previous one—was almost hysteria. The vessels sunk for as many reasons as there were vessels that sunk. In all the investigations that took place, there was no one factor that was a common factor to a significant number of the sinkings. One response has been for the provincial Workmen's Compensation Board to decide that the federal steamship inspection was inadequate, and they were going to step in and perform a duplicate service in a duplicate jurisdiction and regulate how we should construct our boats, how we should operate our boats. The degree to which they proposed that they were going to regulate our actions—well, I do not know. Between their telling us how to set the net and the fisheries telling us exactly where and at what time we would set the net, you know, I think we could be just about computerized out of existence. It is pretty close.

## [Interpretation]

Notre groupe est restreint, et c'est pourquoi nous avons besoin de l'aide des législateurs canadiens. Voilà une question qui nous inquiète grandement, et vous aurez certainement des questions à nous poser à cet égard.

Les désastres maritimes qui se sont produits dans l'industrie de la pêche, comme la perte de bateaux et de vies humaines, ont démontré qu'il était nécessaire d'apporter un certain nombre de changements à l'industrie de la pêche.

Il faut aussi améliorer le service des gardes-côtières. Présentement, la garde-côtière ne sert absolument à rien, simplement parce que ces navires sont trop petits.

Par gros temps, les navires des gardes-côtes ne peuvent avancer, alors que les bateaux de pêche commerciale sont en mer et transportent des volumes énormes de poisson en très peu de temps. Ils sont là-bas en haute mer, simplement par nécessité, alors que la garde-côtière est incapable d'aller les rejoindre par temps d'orage. Les gardes-côtes sont censés pouvoir nous venir en aide, et leurs bateaux sont tout à fait incapables de nous rejoindre.

Vous devriez peut-être collaborer avec le ministère de l'Environnement. En effet, la direction des pêches du ministère a déclaré qu'elle désirait consacrer une partie de son budget aux navires de patrouille. Je sais bien que nos forces navales voudraient que l'on augmente le budget consacré à leurs navires; je sais aussi que la garde-côtière, la GRC, le ministère qui s'occupe de la chasse et bien d'autres ministères gouvernementaux ont tous besoin de navires. Ne pourrions-nous agir conjointement? On compte dépenser de \$30 à \$50 millions pour ce projet—ne me regardez pas de travers, le ministère des Pêches a bien l'intention de dépenser \$30 millions pour améliorer son service de navires policiers.

D'ailleurs, lorsque la saison de pêche du hareng s'ouvre aux Îles de la Reine-Charlotte, le ministère envoie une demi-douzaine de navires de pêche pour réglementer la façon dont nous pêchons et même l'endroit où nous pêchons. Ces navires sont donc présents pour maintenir l'ordre, mais ne sont pas prêts à aider à sauver des vies ou à empêcher la perte d'autres navires. Voilà pourquoi il faudrait étendre le service de la garde-côtière. Évidemment, je ne sais pas s'il faudrait le faire en collaboration avec les autres services maritimes du gouvernement fédéral. C'est à vous de le déterminer. L'action conjointe avec les autres ministères me semblerait tellement logique, qu'il y a sûrement quelque chose qui cloche dans cette solution, sans que je sache vraiment quoi.

Pour revenir au navire qui a sombré au cours de la dernière saison de pêche du hareng, l'enquête a été incroyable. Le navire a sombré pour autant de raisons qu'il y a eu d'autres navires qui ont sombré auparavant. Toutes les enquêtes effectuées n'ont pas donné un seul facteur commun à tous les cas de navires ayant sombré. Voici quelle a été l'une des réactions: La Commission des accidents du travail de la province a décidé que l'inspection effectuée par le gouvernement fédéral était inadéquate; elle a donc décidé d'intervenir et d'effectuer le même service dans le même territoire, pour décider par règlement de la façon dont nous devrions construire et manœuvrer nos bateaux. Je ne sais pas vraiment jusqu'à quel point la Commission se proposait de réglementer nos actes. Si elle se propose de nous dire exactement où lancer nos filets et quand le faire, cela revient à dire que notre travail pourrait aussi bien être effectué par des ordinateurs. C'est presque cela.

[Texte]

[Interprétation]

• 1510

With this dual jurisdiction between the provincial Workmen's Compensation Board and the federal Steamship Inspection Branch, they are coming aboard the boat and it seems they are members of two different bureaucracies just trying to promote the necessity for their own service. I just went through an inspection on one of my vessels. One came aboard and said, that pipe rail has to be 36 inches high. It is 32 now; 36 inches is necessary. So I got the welders and we put the pipe rail up. The Compensation guy comes down; 42 inches; those pipe rails have to be 42 inches. So we go and get the welders. It is great for the economy but it makes it awfully awkward for me as a businessman to decide what to do.

Those are the simplest decisions. You get into major decisions where you are trying to project whether or not you are going to replace a vessel; what to do with a vessel. If they say that the vessel is unsafe, then maybe we should replace the vessel. No; if you do this and that and the other and . . . You cannot make an intelligent business decision when you have two different regulatory bodies telling you how you should conduct your business. Somehow the question of the dual jurisdiction between the provincial and the federal bodies has to be resolved; it just has to be resolved. It is totally untenable in its present form.

I could go on and on and on, and I have more notes, but if we pick just the greatest ones these would probably represent our most immediate needs and concerns as a group.

I imagine there will probably be questions.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Wright. As the first questioner I have Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Wright, your wharf facilities are inadequate in Vancouver. What is the situation in other points along the coast?

**Capt Wright:** It is rather strange; we were discussing it when we discussed this topic. We can think of a place, Deep Bay, over on Vancouver Island. There are 12 families there and they have an amount of wharf space equal to one-third of that which exists in False Creek to service two million people. I think what it is in that instance is that it is very easy to get space. The land utilization thing is not a big problem there. There is lots of land available so they come along and build a dock. But in Vancouver where you are competing against other forms of utilization of the waterfront we seem to come in last—dead last.

**Mr. McCain:** In the rest of British Columbia along the coast the fishermen's wharves and haul-out et cetera requirements are pretty adequately met, but not in Vancouver. Is that correct?

**Capt Wright:** I have lived in small towns outside of Vancouver and I do not want to do any disservice to the people who live there. I would say that it is considerably better—really, very considerably better—with regard to the population mass it is serving. As a matter of fact, there would be no comparison. I lived in Alert Bay for 15 years. In Alert Bay there is a space for every boat to tie up. Mind you, it took 20 years of meetings and studies to get it, but it is there. The situation is basically similar throughout coastal communities. Once again, you have to realize my interest—I live in Vancouver. I am not trying to do them

Avec cette double juridiction de la Commission des accidents du travail et de la Direction de la sécurité maritime—Inspection des navires à vapeur—les inspecteurs qui montent sur le bateau semblent faire partie de deux organismes différents, chacun essayant de défendre l'utilité de son propre service. L'un de mes bateaux vient d'être inspecté. Un inspecteur est monté à bord et m'a dit que le garde-fou devait avoir 36 pouces de hauteur. Il en avait 32. Il fallait qu'il ait 36 pouces. J'ai donc fait venir des soudeurs qui ont remonté le garde-fou. Le type de la Commission des accidents du travail est venu ensuite et a déclaré: 42 pouces, ces garde-fous doivent avoir 42 pouces. J'ai donc fait revenir les soudeurs. Cela fait marcher l'économie, mais pour un homme d'affaire comme moi, cela pose des difficultés.

Pourtant, ce sont des décisions faciles à prendre. C'est tout autre chose lorsqu'il s'agit de savoir s'il faut remplacer un bateau ou pas. Si l'on nous dit que le bateau n'est pas sûr, il faut penser à le remplacer. Mais un autre vient nous dire, non, vous pouvez faire telle et telle chose . . . Comment prendre une décision intelligente lorsque deux organismes de réglementation viennent vous dire ce que vous devez faire. Cette double juridiction provinciale et fédérale doit prendre fin. À l'heure actuelle, la situation est tout à fait intenable.

Je pourrais continuer longtemps, j'ai d'ailleurs beaucoup de notes sous les yeux, mais en choisissant les principaux problèmes, je vous fais part de nos besoins immédiats et de nos préoccupations.

J'imagine que vous voudrez me poser des questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Wright. Le premier nom sur ma liste est celui de M. McCain.

**M. McCain:** Monsieur Wright, les installations portuaires de Vancouver sont insuffisantes. Quelle est la situation dans les autres ports de la côte?

**Capt Wright:** C'est assez étrange, nous en avons d'ailleurs discuté lorsque nous parlions de cette question. Prenons l'exemple de Deep Bay sur l'Île de Vancouver. Douze familles y vivent et disposent d'une superficie de quai égale à celle de False Creek où vivent 2 millions de personnes. Voilà un cas où il est très facile d'obtenir des terres. Le problème de terre n'est pas grave dans ce cas-là. Beaucoup de terres sont disponibles, on peut donc construire un quai. Mais à Vancouver, la rive est utilisée de diverses façons et s'il reste de la place, on construit un quai.

**M. McCain:** Dans le reste de la Colombie-Britannique, les quais de pêche et de chargement sont pratiquement suffisants, mais pas à Vancouver, n'est-ce pas?

**Capt Wright:** J'ai vécu dans des petites villes à l'extérieur de Vancouver et je ne voudrais pas nuire aux gens de ces localités. Proportionnellement à la population desservie, effectivement, la situation est infiniment meilleure. En fait, il n'y a pas de comparaison possible. J'ai vécu à Albert Bay pendant 15 ans. À Albert Bay, chaque bateau a son point d'amarrage. Remarquez, il a fallu vingt ans de réunions et d'étude pour y parvenir, mais aujourd'hui cela existe. La situation est pratiquement identique dans toutes les communautés côtières. Mais, je le répète, j'habite à Vancouver, je n'essaie pas de nuire à ces localités, mais



[Text]

any disservice but just through experience that is the situation. In Vancouver the need is tremendous. You say, but look at all the docks. The docks belong to private fishing companies. Sure you can come and tie up here, but you have to take so many cents a pound less for your fish. The cost you are paying for wharfage is enormous if you project that difference in fish. That is really the service you are buying, more than other services. If you do a proper price allocation it is a tremendous cost you are paying for tie-up space.

Do not get the idea that it is simply a question of cost; even with the companies there is inadequate tie-up space. It is just totally inadequate. It is almost impossible to describe—People anchoring boats out et cetera. Ridiculous situations are occurring.

• 1515

**Mr. McCain:** You referred to the presence of the supervisory staff of the Department of Fisheries in boats on the fishing ground. Are these boats of adequate size to be of any assistance in time of catastrophe? I presume if they were present at a catastrophe they would be.

**Capt. Wright:** Some of them are of adequate size but the boats that are in existence now are slated for replacement. The planned program, as I understand it, calls for a large number of much larger vessels. They do at present have vessels that attend in the case of a marine disaster, but they are not part of the coastguard. They do not have the facilities aboard to lend full assistance. What is involved is a pumping system—pumps—depending on the size, separate lifeboats that they can drop that are once again capable of going in very bad weather conditions. They are not an integrated part of the existing coastguard.

**Mr. McCain:** How large a boat is required in the areas which we have heard so much about, in your opinion, to be a safe boat? You say the present coastguard vessels are not adequate.

**Capt. Wright:** If you want a figure, on it, it is over 100 feet. I think that would pretty well be the consensus.

**The Chairman:** I am sorry to interrupt you, but you will have to identify yourself just to have you on the record.

**Captain A. Radic (Vessel Owner):** There are three large vessels and they are equipped to go anywhere, but the rest of the vessels are of small size, 50 feet, 40 feet—in that category.

**The Chairman:** Capt. Wright.

**Capt. Wright:** Hovercraft went out to lend assistance here. It is like the joke about the man who pulled the bricks up to the top of the building and then let them go and the bricks hit him on the way down and then the barrow—I am sure you have all heard it. The hovercraft went out, ran into a vessel, it, itself, sunk. Then another lifeboat went, the helicopter ditched. They went through the whole thing.

A hovercraft is not a suitable vessel to render assistance to another vessel in high seas. It just is totally inadequate. The need is there, it is constant, but this is all they have to offer assistance with.

[Interpretation]

d'après mon expérience, c'est la situation. A Vancouver, la situation est désastreuse. Vous nous dites: mais regardez tous ces quais. Les quais appartiennent à des compagnies de pêche privées. Bien sûr, vous pouvez vous y amarrer, mais il faut vous résoudre à perdre tant de cents sur chaque livre de poisson. Les frais d'amarrage sont énormes, si l'on considère la différence des bénéfices. En fait, c'est le service le plus coûteux, beaucoup plus coûteux que les autres. Si vous calculez bien, les frais d'amarrage sont énormes.

N'allez pas imaginer que ce soit simplement une question de coût; même les compagnies n'ont pas suffisamment d'espace d'amarrage. C'est tout à fait insuffisant. Il est presque impossible de décrire... Les gens s'ancrent au large, on voit des situations ridicules.

**M. McCain:** Vous avez parlé de la présence dans les zones de pêche des bateaux de surveillance du ministère des Pêches. Ces bateaux sont-ils suffisamment gros pour être utiles en cas de catastrophe? J'imagine qu'en cas de catastrophe ils interviendraient.

**Capt Wright:** Certains d'entre eux sont suffisamment gros mais, actuellement, la plupart ont besoin d'être remplacés. D'après les plans, si j'ai bien compris, un grand nombre d'embarcations beaucoup plus importantes doivent être mises en service. Pour l'instant, ces bateaux interviennent en cas de catastrophe maritime, mais ne font pas partie de la Garde côtière. Leurs installations ne sont pas suffisantes pour être vraiment efficaces. Elles sont équipées de systèmes de pompage—de pompes selon leur taille—et de canots de sauvetage conçus pour résister à de très mauvaises conditions. Mais ils ne font pas partie de la Garde côtière.

**M. McCain:** Pour être sûr, quelle taille doit avoir un bateau dans la région dont nous avons tellement entendu parler? Vous dites que les bateaux des gardes côtiers ne sont pas suffisants.

**Capt Wright:** Pour vous donner une idée, il faudrait qu'ils aient plus de 100 pieds, c'est l'opinion généralement acceptée.

**Le président:** Je suis désolé de vous interrompre, mais vous devez vous identifier pour les besoins du procès-verbal.

**Le Capitaine A. Radic (Propriétaire de bateau):** Il existe trois grands bateaux qui peuvent aller n'importe où mais les autres sont de petite taille, 50 pieds, 40 pieds, approximativement.

**Le président:** Capitaine Wright.

**Capt Wright:** Le hovercraft est allé prêter son aide. C'est comme la blague de l'homme qui avait enlevé des briques au sommet d'un immeuble et qui les avait laissé tomber: elles étaient tombées sur lui avant d'atteindre la brouette... Vous devez la connaître. Le hovercraft est sorti, il a heurté un bateau puis il a coulé. Un autre bateau de sauvetage est sorti, l'hélicoptère s'est échoué.

Le hovercraft n'est pas fait pour porter de l'aide à un autre bateau lorsque la mer est mauvaise. Il n'est tout simplement pas fait pour ça. Voilà toute l'aide qu'on nous apporte, et pourtant, nous en avons besoin constamment.

[Texte]

**Mr. McCain:** Basically, National Harbours Board has put you virtually out of the Port of Vancouver as it has in the City of Saint John's, an identical situation.

**Capt. Wright:** I could not have state it better.

**Mr. McCain:** And so I hope that you people might at some time see fit to get together with some of the fishermen on the East Coast. Maybe two can speak louder and longer than one. They sure need your support.

**Capt. Wright:** Okay, when you are speaking for them, we sure need yours.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. Mr. Lee.

**Mr. Lee:** Thank you very much, Mr. Chairman. It is good to see the Fishing Vessels Owners Association. I realize that the Committee did give you short notice and we do appreciate the fact that you could take the time to come out and appear in front of us. I fully realize that you are involved in the business right now of fishing and you have got to get out to make a buck, so to speak. I hope you and I are not wasting our time by appearing in front of committees or even just coming up and visiting me in my constituency office or any other office of a member of Parliament. I hope you do not give up and keep on hammering because I think there are some results which are happening.

With respect to search and rescue, my colleagues on the Liberal side of the House and the Opposition parties including the NDP, the Conservatives and Social Credit, have been actively pressuring the government to work on that situation. At the present moment there is a government Committee examining the possibility of establishing single or unitary bodies dealing with search and rescue. You have looked at the problem a little better than I. I think it is a good step in the right direction. At the same time they are also going to examine those very things you talked about such as one hovercraft. I think we have three helicopters, and the ones that were involved with that rescue do not even have a night light which is ridiculous. Accidents at sea do not happen on a 9 o'clock to 5 o'clock basis; there are 24 hours. I hope you do not give up, because this is due to that kind of pressure that you have been putting on us, and that we have been putting on the government and will continue to do so. I do not think your representations go to waste.

You mentioned wharfage. I am quite concerned about this. Two questions: what is the status with respect to Steveston Harbour now? Second, what, if any, negotiations or discussions have you had with the National Harbours Board? Do you feel that you are getting a proper hearing?

• 1520

**Capt Wright:** The situation in Steveston I will just mention, because some of you may not be familiar with it. There is a boat harbour now—it is not a boat harbour, I guess, it is a harbour area where the largest part of the fishery products are unloaded. That was formed originally by dredging out the river and forming a bar outside Steveston Harbour. So the last proposal, the last study, the last funding was available for a project that involved widening that, not by a tremendous amount, but widening it, putting some fill on so you had a ballasted base, putting a road out on it and, on the inside portion of it, the protected portion, putting sort of finger docks out all the way along it and then the boats would be able to come in,

[Interprétation]

**M. McCain:** Au fond, la Commission des ports nationaux vous a éjectés du port de Vancouver, comme cela a été le cas dans la ville de Saint-Jean, où la situation est identique.

**Capt Wright:** Je n'aurais pu mieux dire.

**M. McCain:** J'espère donc que les pêcheurs de la côte Est rassembleront leurs forces, en étant plusieurs, on peut parler plus fort et plus longtemps. Les pêcheurs ont besoin de votre soutien.

**Capt Wright:** Vous prenez leur défense, bien sûr, nous avons besoin de votre soutien aussi.

**Le président:** Merci, monsieur McCain. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de rencontrer des représentants de l'Association des propriétaires de bateaux de pêche. Je sais que le Comité vous a prévenus très tard et nous vous sommes reconnaissants d'avoir bien voulu venir comparaître. Je sais que la pêche est votre occupation et que vous devez gagner votre vie; j'espère que vous et nous ne perdrons pas notre temps dans ce Comité que vous ne perdrez pas votre temps lorsque vous viendrez me voir dans ma circonscription ou lorsque vous irez voir l'un de mes collègues. J'espère que vous n'abandonnerez pas la lutte et que vous continuerez à combattre car, à mon sens, certains résultats sont visibles.

A propos des opérations de sauvetage, mes collègues libéraux et mes collègues de l'opposition, y compris ceux du NPD, les Conservateurs et les Créditistes ne cessent de presser le gouvernement d'agir dans ce domaine. Pour l'instant, un comité gouvernemental étudie la possibilité de créer un organisme unique de recherche et de sauvetage. Vous avez étudié le problème encore plus à fond que moi. C'est un pas dans la bonne direction. Ce Comité va également étudier les problèmes dont vous avez parlé, par exemple, celui du hovercraft. Je crois que nous avons trois hélicoptères et ceux qui ont participé à cette opération de sauvetage n'ont même pas de feux de position, c'est ridicule. Les accidents en mer ne se produisent pas uniquement entre 9 h 00 du matin et 5 h 00 du soir, mais 24 heures sur 24. Vous devez continuer votre action, car les résultats obtenus sont imputables à la pression que vous avez exercée sur nous et que nous avons exercée sur le gouvernement; nous avons l'intention de continuer. Vos efforts ne seront pas perdus.

Vous avez parlé d'amarrage. Cela me préoccupe. Deux questions: quelle est actuellement la situation dans le port de Steveston? En second lieu, avez-vous eu des discussions ou des négociations avec la Commission des ports nationaux, et si oui, de quoi avez-vous parlé? Avez-vous l'impression qu'on vous écoute?

**Capt Wright:** Je ne m'étendrai pas sur la situation de Steveston que certains d'entre vous peuvent ne pas connaître. Pour l'instant il y a un port à bateaux, pas vraiment un port à bateaux, mais un secteur portuaire où la majeure partie du poisson est déchargée. À l'origine, on avait creusé la rivière et construit une digue à l'extérieur du port de Steveston. D'après les dernières propositions, les derniers travaux, les dernières études sur le financement, il avait été question d'élargir ce secteur, pas tellement, mais un peu, de faire du remplissage pour renforcer le fond, d'y construire une route, puis, de construire dans la partie intérieure protégée une série de quais parallèles; les bateaux pourraient venir, il y aurait probablement égale-



[Text]

and probably have buildings on the shore where fishermen could store all their related gear.

As I understand it, first off, it had to be amended in form because the funding was not available. The land is still available in one part, but the problem now is that the environmentalists feel that a natural environment exists on what is, in actual fact, a man-made island, a natural environment that would be infringed upon. They do not elaborate on that too awfully much, but it would be infringed upon. It is the case of: It is dirty old industry. Would it not be nice to have a groovy little park, but we are not going to have dirty old industry there.

This is so ridiculous. When you go to San Francisco, take a look. I was there last week. They have a token number of sort of sham fishing boats tied up at a dock there and call it Fishermen's Wharf. It has to be the biggest tourist dollar, next to Disney Land, in California. And there are people coming by and saying it is just fantastic. We have the harbour of Vancouver. We have a tremendous amount of harbour area there. People are always saying: Boy, we would like to go down to Campbell Avenue and take a look at the boats unloading there. Where can we really get some fresh fish?

Why do fish boats, or why does a fish-boat harbour have "to be" grubby old industry"? I make the same point my predecessor made about the docks. That is going a long way into the past—when you go down to dirty old docks, and rats, and rotting garbage, and dirty water and all that. We are quite a way removed from that now. People like to come down to the boats. As a matter of fact, they come down all the time when you are working on your gear. They are asking questions, it is educational for the children. This is the type of environment we could create.

But, in that instance, at Steveston, to answer your specific question, the environmentalists deemed that we would be objectionable tenants upon the environment of the island.

Mr. Lee: How ...

The Chairman: I must interrupt, Mr. Lee. We are running away behind schedule.

Mr. Lee: I think this is important.

The Chairman: Another member might pursue it. I must insist. Otherwise we just will not get through. There are people sitting here. We are already running nearly 45 minutes behind schedule. I beg for your indulgence, and we will try to go through it as quickly as possible. Otherwise, there will be some who will have been sitting here all afternoon and we will not be able to hear them.

Mr. Skoreyko.

Mr. Skoreyko: Mr. Chairman, I would like to go back to some of the other presentations made to us during the course of the day. You said that the Coast Guard was inadequate, and they were too few and too small—in terms of vessels, or aircraft, or whatever was available. You also said that the common causes of accidents were attributable mainly to bad operation standards, or lack of standards ...

[Interpretation]

ment des édifices pour l'entreposage du matériel des pêcheurs.

Si j'ai bien compris, dès le début, il a fallu modifier le plan faute de financement. Les terres sont toujours libres mais maintenant, les écologistes estiment que le secteur constitue un environnement naturel alors qu'enfait, il s'agit d'une île artificielle, ils prétendent qu'on porterait atteinte à l'environnement naturel. Ils ne veulent pas terriblement de détails, mais prétendent qu'on porterait atteinte à l'environnement naturel. C'est la vieille rangaïne: pourquoi installer une industrie dégoûtante quand on pourrait aménager un charmant petit parc; nous ne voulons pas de sale industrie.

C'est parfaitement ridicule. Si vous allez à San Francisco, regardez autour de vous. J'y suis allé la semaine dernière. Quelques malheureux bateaux de pêche qui tombent en ruines sont amarrés à un dock que l'on appelle *Fishermen's Wharf*; ce doit être le plus bel attrape-touristes après Disney Land en Californie. Les gens viennent voir et trouvent cela formidable. Nous avons le port de Vancouver. La superficie du port est énorme. Les habitants de Vancouver aimeraient descendre Campbell Avenue et regarder les bateaux qui déchargent; ils demandent où on peut acheter du poisson frais?

Pourquoi traiter les bateaux de pêche et les ports de pêche de «sale industrie»? Je répète ce que mon prédécesseur a dit des quais. Les vieux quais sales grouillant de rats, de déchets pourris et d'eau sale sont chose du passé. Nous en sommes loin aujourd'hui. Les gens aimeraient venir voir les bateaux. En fait, ils viennent sans arrêt pendant que nous travaillons, nous posent des questions, c'est éducatif pour les enfants, voilà l'environnement que nous pouvons créer.

Mais dans le cas de Steveston, pour répondre à votre question, les écologistes ont jugé que le projet porterait atteinte à l'environnement de l'île.

M. Lee: Comment ...

Le président: Monsieur Lee, je dois vous interrompre, nous prenons du retard.

M. Lee: Je crois que c'est important.

Le président: L'un de vos collègues pourrait poser votre question, je dois insister, sinon nous n'en finirons jamais. Les gens attendent, nous avons déjà 45 minutes de retard. Je vous demande d'être indulgent et d'aller le plus vite possible, sinon certains témoins resteront là tout l'après-midi et nous ne pourrions pas les entendre.

Monsieur Skoreyko.

M. Skoreyko: Monsieur le président, j'aimerais revenir à des exposés qui nous ont été faits tout à l'heure. Vous avez dit que la garde côtière était insuffisante, qu'elle n'avait pas assez de personnel, que ses bateaux, ses avions, étaient trop peu nombreux. Vous avez dit également que l'insuffisance des normes de fonctionnement ou le manque de normes était souvent à l'origine des accidents ...

[Texte]

**Capt Wright:** I did not say that.

**Mr. Skoreyko:** One of the others did, I think it was the gentleman before you. I would like to get your opinion on this.

• 1525

There was also a complaint about insufficient tie-up space, and somebody said there were 6,000 fishing vessels in the Vancouver area. Mr. Hindle this morning said that 20 per cent of the boats out on the ocean got 80 per cent of the fish. The other 80 per cent of the boats got the 20 per cent of the fish. Does that mean, then, that the other 80 per cent that are functioning are very inefficient? If they are, should certification or licensing standards be tightened to take some of those boats off the lakes to avoid accidents and therefore an extra burden on the Treasury to provide extra facilities for search and rescue?

How do we meet the search and rescue problem that you have alluded to without its costing the government a great deal of money? Is it good business practice to encourage this 80 per cent of the vessels that are catching only 20 per cent of the fish to keep operating? Or is that bad business?

**Capt Wright:** On the first one, you are asking how you can extend the Coast Guard services without costing a tremendous amount of money. My answer is, and I just reiterate what I said before, by utilizing what the government currently has in vessels. You have a service for lighthouses, you have lighthouse tenders, there has to be half a dozen of those. You have naval vessels on the Coast; I am sure you have training programs coming for naval personnel, cadet personnel, and there is probably a size of boat there that could be very easily used as a rescue boat if you want some para-military organization, a junior Coast Guard or whatever it is that you want. You can get this sort of utilization from the existing boats or by building boats that have dual uses, on the one part.

On this 80-20 thing. I have to concur with that. That is really what I was trying to say before in that we are the larger vessel owners in the industry. I would speculate that a large part of the 20 per cent of the fishermen that catch 80 per cent of the fish belong to our organization. We have very efficient gear, larger boats.

Our position has been that we are in favour of licence limitation, very much in favour of it. We figure that the program that was under way through the Department of Fisheries was a very beneficial one, and it had just proceeded to the point where it had sort of taken up the slack in the industry. Boats that were not really bona fide fishing boats had been eliminated, and a few bona fide fishing boats, and it was just to the point that significant inroads were going to be made in reducing the fleet.

The fact is that although we as a group maybe represent a large portion of the 20 per cent, the statistics for the industry make the average income a very, very poor one. If it is projected throughout the industry it is a very, very poor one. So we are very much in favour of the licence limitation program, in answer to your question.

**Mr. Skoreyko:** I do not want to ask another question, Mr. Chairman. I just want to say that I do not particularly favour licence limitation. I am concerned about the kind of regulations or standards that have to be met for this vessel

[Interprétation]

**Le capt Wright:** Je n'ai pas dit cela.

**M. Skoreyko:** L'un des témoins l'a dit, je pense que c'est celui qui vous a précédé. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

On s'est également plaint de l'insuffisance des points d'amarrage; quelqu'un a dit qu'il y avait 6,000 bateaux de pêche dans la région de Vancouver. M. Hindle a dit ce matin que 20 p. 100 des bateaux qui allaient en mer rapportaient 80 p. 100 du poisson. Les 80 p. 100 des bateaux restants prenant 20 p. 100 du poisson. Cela signifie-t-il que 80 p. 100 des bateaux sont particulièrement inefficaces? Dans ce cas, ne devrait-on rendre les normes d'accréditation et d'émissions des permis plus sévères pour éliminer certains de ces bateaux et éviter des accidents, ce qui soulagerait le Trésor d'une partie des charges qu'il assume dans le domaine de la recherche et du sauvetage?

Comment résoudre les problèmes de recherche et de sauvetage que vous avez mentionnés sans imposer au gouvernement des charges financières démesurées? Est-il logique d'encourager ces 80 p. 100 des bateaux qui ne prennent que 20 p. 100 du poisson à continuer? Ou bien n'est-ce pas rentable?

**Le capt Wright:** Vous me demandez d'abord comment résoudre les problèmes de recherche et de sauvetage sans trop taxer le gouvernement financièrement. Je vous redis ce que je vous ai dit tout à l'heure: il faut utiliser les bateaux dont le gouvernement dispose actuellement. Il y a un service de phares, des appels d'offres pour les phares, il doit y en avoir une demi-douzaine. Il y a des bateaux de l'armée sur la côte et je suis certain que vous avez prévu des programmes de formation pour le personnel militaire, les cadets; je suis certain qu'il existe un bateau qui pourrait fort bien servir de bateau de sauvetage dans le cadre d'une organisation paramilitaire, une garde côtière junior, par exemple. Les bateaux qui existent actuellement pourraient être utilisés ainsi, on pourrait également en construire d'autres qui auraient des fonctions doubles.

Quant au problème des 80 p. 100—20 p. 100, je suis d'accord avec vous. Je suis d'accord puisque nos membres sont les plus gros propriétaires de bateaux de l'industrie. J'imagine qu'une bonne partie des 20 p. 100 des pêcheurs qui prennent 80 p. 100 du poisson appartiennent à notre organisation. Notre matériel est excellent, nous avons de grands bateaux.

Nous sommes en faveur d'une limitation des permis, tout à fait en faveur. J'imagine que le programme entrepris par le ministère des Pêches devait être particulièrement efficace et il était sur le point de parvenir à redresser l'industrie. Les bateaux qui n'étaient pas vraiment des bateaux de pêche *bona fide* avaient été éliminés, on avait réussi déjà dans une certaine mesure à réduire la flotte.

Bien que notre groupe représente une partie importante des 20 p. 100, d'après les statistiques, le revenu moyen dans cette industrie est extrêmement bas. La moyenne générale est excessivement basse. Nous sommes donc en faveur d'un programme de limitation des permis.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, ce n'est pas une question, je veux simplement dire que je ne suis pas particulièrement en faveur d'une limitation des permis, que je m'inquiète plutôt des règlements et des normes



[Text]

to be able to obtain a licence. Maybe the standards could be improved, not so much licence restriction.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skoreyko. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Mr. Chairman, I have just two more or less general questions. First of all, I hope that Mr. Wright and others feel that it is worthwhile—I know I certainly do—that they are able to take a little time today.

On your question about providing tie-up space and wharfage, who now provides these facilities? I should know some of these answers, but I do not. You say in other areas there are better facilities. Is that because of differences in government policy in those areas, or are you suggesting anything in so far as improving the situation here in Vancouver is concerned? Just why is it that you get a better picture ...

• 1530

**Capt Wright:** You will like this, it will give you a chance to get your question in. Probably Mr. Lee was just on the verge of touching a really key point here in that we have to have representation on the National Harbours Board. I think that is very necessary. We are a large part of the harbour environment or whatever, of the economic community and the harbour and we are not represented at all, not at all. We have made overtures. We are not represented at all. Period.

**Mr. McIsaac:** Okay, I will come at it again. Are you saying also then that the National Harbours Board in its operation of the harbour here has prevented or hindered the development of either private or government or whatever kind of space is required? Why has it not happened is what I am saying? You are telling us it has not and I am trying to find out why.

**Capt Wright:** I do not think we can take the attitude that they have some ulterior motive or they dislike fishermen specifically. It is simply a case that if you want something you have to go out and get it and the people that have taken the time to be active in the National Harbours Board have very strong vested interests, not conflicting ones, but vested interests probably for the greater benefit of the harbour as a whole. Because of the fact that we have no representation, we have had no impact, we have had no input, no rapport with them at all, so the results have been negligible. When it comes to a question of the allocation of a particular portion of the harbour, of federal funding or whatever it is, we will act.

**Mr. McIsaac:** You mentioned Alert Bay where, after a number of years and a lot of effort there was a pretty good place for fishermen to tie up. How did that get there? Was that federally funded, provincially funded, was it privately funded or a combination thereof?

**Capt Wright:** That was federally funded.

It was handled by the Department of the Environment when it was all being brought together a couple of years together to cover everything, in that there is a small boat harbours section whose job is to provide us with small boats harbours. Originally it was through the Department of Transport. I remember when the meetings took place and right almost to the point where that facility was built,

[Interpretation]

imposés aux embarcations qui désirent obtenir un permis. Peut-être ces normes pourraient-elles être relevées, cela vaudrait mieux qu'une limitation des permis.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Skoreyko. Monsieur McIsaac.

**M. McIsaac:** Monsieur le président, une ou deux questions d'ordre général. Tout d'abord, j'espère que M. Wright et ses collègues ne pensent pas qu'ils perdent leur temps aujourd'hui; personnellement je suis persuadé du contraire.

A propos des quais d'amarrage, qui fournit ces installations? Je devrais savoir cela, mais je ne le sais pas. Vous dites que dans d'autres régions les installations sont bien meilleures. Cela est-il dû à des différences de politiques gouvernementales ou bien nous proposez-vous des moyens d'améliorer la situation à Vancouver? Comment se fait-il qu'à votre sens la situation soit meilleure ...

**Capt Wright:** Ma réponse va vous permettre de poser votre question. M. Lee était peut-être sur le point d'aborder une question clé: la nécessité pour nous d'être représentés à la Commission des ports nationaux. A mon sens, c'est une nécessité. Nous sommes des éléments importants dans un port, dans la communauté économique et portuaire, et pourtant nous n'avons aucune représentation, aucune. Nous avons fait des propositions. Nous ne sommes pas représentés du tout point.

**M. McIsaac:** D'accord, j'y reviendrai. Voulez-vous dire également que la Commission des ports nationaux a empêché ou gêné la mise en valeur de terrains privés ou nationaux, des terrains nécessaires? Pourquoi cette situation s'est-elle produite? Vous nous en parlez et j'essaie d'en trouver la raison.

**Capt Wright:** Nous ne saurions prétendre que la Commission a des raisons cachées ou qu'elle a quelque chose en particulier contre les pêcheurs. Mais le fait est que pour obtenir quelque chose, il faut aller le chercher et les hommes qui agissent à la Commission des ports nationaux ont des intérêts personnels très forts, non pas des conflits d'intérêts, mais des intérêts personnels qui jouent probablement pour le bénéfice du port dans son ensemble. Puisque nous ne sommes pas représentés, nous ne pouvons pas participer, nous ne pouvons pas influencer, nous n'avons aucune relation avec la Commission et nos résultats sont forcément négligeables. Bien sûr, s'il s'agit de l'allocation d'un secteur du port, du financement fédéral, etc., nous agissons.

**M. McIsaac:** Vous avez parlé d'Alert Bay où, après plusieurs années d'effort les pêcheurs ont obtenu un quai d'amarrage très satisfaisant; comment ont-ils fait? S'agissait-il d'une entreprise fédérale, provinciale, privée, ou bien commune?

**Capt Wright:** Il s'agissait d'une entreprise fédérale.

C'est le ministère de l'Environnement qui s'est chargé de cette tâche au moment où il a regroupé plusieurs services il y a deux ans; au moment de cette réorganisation, un service des ports pour petites embarcations a été chargé de nous construire des ports pour petites embarcations. Auparavant, cela relevait du ministère des Transports. Je me souviens des réunions qui ont eu lieu presque jusqu'au

[Texte]

but the small boat harbours thing has been brought into the Environment portfolio.

**Mr. McIsaac:** Okay, that is part of it. It is still not quite really getting at my question, in the sense that what are you saying to us that needs to be done to ensure that there is some space available to you here in the Port of Vancouver? You are saying it is not there now, but do you have any suggestions as to how it could be there or should be there?

**Capt Wright:** I would have to be a little more fully aware of exactly the function of this group and how it relates within the bureaucracy to these other groups and how you could assist us directly. All I can do is make the appeal. When it comes to the actual manner in which this concern of mine is to be conveyed from you and at some point to become a project it...

**Mr. McIsaac:** My reason for asking, we are now looking, as you possibly know, at new ports policy and legislation dealing with ports in all of Canada. We have been talking about that here with different groups in the last few days and if this is a concern of yours as fishing boat operators now is a pretty good time. We are legislators and we wonder sometimes how much input we really have into some of these things, but this bill is going to be drafted and come back eventually in front of us, so it is a pretty good time to be registering the concern.

**Capt Wright:** That and your other policies, other ones we have discussed in other meetings where groups have made representation, but whatever the regulatory body is that is going to administer the harbours or whatever particular area they are administering, they somehow have to be responsible to the people they are supposed to be providing services for.

**Mr. McIsaac:** We are proposing a new structure, if you like, of management with quite a few changes in the present NHB, Harbour Commission arrangement, the whole thing and this is why I am asking. Just one final question, Mr. Chairman. You might be surprised but I appreciate very much as I think all M.P.s certainly appreciate that we are probably more frustrated with bureaucracy and regulations than a lot of others because we are trying to come out with answers and solutions for our constituents. I appreciate that on the one hand you are saying there are many regulations, perhaps too damn many, in fishing you are concerned about the tankers. There has to be some regulation to control there, but I suppose some control of the fishery too in that respect. What is the answer from your view? I understand your frustration with it, but do you see any answer? They are all there for a purpose, essentially in response to somebody's demands or these various regulations and agencies would not be there. Do you see any answer from your view as to how your problems could be minimized and still have the effect of the regulations which, generally speaking, are there in response to somebody's concern?

**Captain Wright:** It is a very heavy question. It is a philosophical one, is it not?

• 1535

**Mr. McIsaac:** It is practical in the sense that I know what you mean...

**Captain Wright:** We find on the one hand that we need the government's assistance and on the other hand, every time we ask for some assistance we find our lives becoming more and more regulated by more and more bureaucracy.

[Interprétation]

moment de la construction; mais c'est l'Environnement qui a repris le service des ports pour petites embarcations.

**M. McIsaac:** Bien, cela en fait partie. En fait, ce n'est pas vraiment ce que je vous demandais. Vous ne nous dites pas ce qui devrait être fait pour vous permettre de vous amarrer dans le port de Vancouver. Vous nous dites que ces installations n'existent pas, mais avez-vous une idée de la façon dont on devrait procéder?

**Capt Wright:** Il faudrait que je connaisse mieux les fonctions de ce comité et les relations qu'il entretient avec les autres services qui peuvent nous être utiles directement. Pour l'instant, je dois me contenter de faire appel à vous. Quant à la façon de procéder pour que cette préoccupation se traduise dans les faits...

**M. McIsaac:** Si je vous demande cela, c'est que nous étudions actuellement, vous le savez peut-être, une nouvelle politique des ports pour tous les ports du Canada. Nous en avons parlé ici à différents groupes depuis quelques jours et si vous, exploitants de bateaux de pêche, vous préoccupez de cette question, c'est le moment d'en parler. Nous sommes des législateurs et nous nous demandons parfois quel est notre rôle véritable, mais ce projet de loi sera rédigé pour nous être soumis ensuite; c'est donc le moment de nous en parler.

**Capt Wright:** Tout comme vos autres politiques, celles dont nous avons discuté lors d'autres réunions où des groupes sont venus exposer leurs points de vue. Mais quel que soit l'organisme de réglementation qui administrera les ports et les services qui doivent être administrés, il devra être responsable devant les gens qui bénéficieront de ces services.

**M. McIsaac:** Nous nous proposons d'adopter une nouvelle structure d'administration assez différente de celle de la Commission des ports nationaux et c'est la raison pour laquelle je vous pose cette question. Une dernière question, monsieur le président. Vous serez certainement d'accord avec moi, comme tous les autres députés d'ailleurs, pour dire que nous sommes sans doute plus frustrés que beaucoup d'autres par tous ces règlements et toute cette bureaucratie qui nous empêchent de trouver des solutions aux problèmes de nos électeurs. Vous dites qu'il y a peut-être trop de règlements en matière de pêche, surtout pour les pétroliers. En fait, il faut bien qu'il y ait un certain contrôle de ce secteur mais j'aimerais savoir ce que vous en pensez exactement? Je comprends que vous soyez frustrés mais pouvez-vous me donner une réponse? En fait, tous ces règlements répondent essentiellement à un besoin de contrôle, faute de quoi les organismes de régie n'existeraient pas. Comment, donc, pensez-vous pouvoir atténuer vos problèmes en maintenant ces règlements qui, de façon générale, répondent à un besoin général?

**Capt Wright:** C'est une question très délicate, même philosophique.

**M. McIsaac:** Elle est d'ordre pratique en ce sens que...

**Capt Wright:** D'une part, nous avons besoin de l'aide du gouvernement et, d'autre part, chaque fois que nous en demandons, nous sommes soumis à de plus en plus de règlements. C'est frustrant; nous avons besoin d'aide, de



[Text]

It is frustrating, we need the benefits, but how do we get the benefits without creating more bureaucracy. I think the question is a little beyond the context of the Fishing Vessel Owners Association talking to you.

**Mr. McIsaac:** Well it is and it is not. We argue with it every day, looking at laws and policies and so on. It does not matter really which party we represent in that respect. But you are dealing with it and you are complaining about it, and rightly so, I do not question that, but I just wonder if you see any ways or means of improving the situation from your view as operators who have to live with a good deal of it.

**Captain Wright:** Totally from our view, we just say that we have to take a stronger political stand. We would hope when we take the stronger stand that we are going to be heard. Maybe I started off a little forcefully, but we do appreciate the forum that is provided here where we can express our needs. We do not have the benefits we want at present, so we have to take a more active stance. We appreciate very much you providing us with this forum. I think this is a positive act occurring here today. Maybe I am pessimistic from previous actions but I am not in the habit of indulging myself in totally negative situations, I am here because I hope there is going to be some benefit. I feel this forum is beneficial.

**Mr. McIsaac:** I appreciate that.

**The Chairman:** Thank you very much Mr. McIsaac. On behalf of the Committee members and myself...

**Mr. Benjamin:** I have one question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am sorry, but we have gone through this before. We have other members here that I am sure might have some related questions and would ask...

**Capt Wright:** Could I just say one thing before-

**The Chairman:** Captain Wright.

**Capt Wright:** There was another point I brought up and it related to what my predecessor had to say. We are very much in favour of a marine college for fishing vessel crews. I think a training program is a part of the solution to the safety problem.

**The Chairman:** Fine, thank you very much, Captain Wright and your colleague for taking the time out to appear before this committee. Thank you very much.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Mr. Chairman, I would like to just add that if the two of them consult with the former speaker it would certainly add a lot of weight to that proposal for a marine college.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I had to get him when he was leaving.

**The Chairman:** Order, please. Next we have the pleasure to have with us this afternoon the Transportation Committee, Board of Trade, and their representative I believe is Captain Neil Gow, Vice-President. I hope I have the name right. Mr. Gow has an opening statement he would like to make. Go ahead, sir. Mr. Gow.

[Interpretation]

subventions mais comment y parvenir sans créer d'autres services bureaucratiques. Je crois que cette question dépasse un peu le contexte de la Fishing Vessel Owners Association.

**M. McIsaac:** C'est à la fois oui et non. Ce problème surgit chaque jour lorsque nous étudions les lois et les politiques. Peu importe, en fait, le parti que nous représentons. Vous vous plaignez de certaines choses, à juste titre sans doute, mais je me demande s'il y aurait, à votre avis, d'autres moyens d'améliorer la situation.

**Capt Wright:** Pour notre part, nous croyons nécessaire d'adopter un point de vue politique beaucoup plus ferme. Nous espérons ainsi pouvoir nous faire entendre. Je me suis peut-être énervé au début mais je dois vous dire que nous apprécions les audiences que vous organisez et qui nous permettent de vous exposer nos opinions. Cependant, nous n'avons pas reçu les subventions dont nous avons besoin à l'heure actuelle et c'est la raison pour laquelle nous nous montrons un peu agressifs. Cependant, nous vous savons gré d'organiser ces audiences qui, en fait, constituent une mesure positive. J'ai peut-être tendance à être pessimiste, étant donné mon expérience, mais je ne me laisse cependant pas aller au «négativisme» perpétuel; d'ailleurs, si je suis ici aujourd'hui, c'est parce que j'espère pouvoir obtenir quelque chose. Je pense donc que la tribune qui m'est offerte aujourd'hui va avoir des effets bénéfiques pour nous.

**M. McIsaac:** Je suis content que vous le pensiez.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur McIsaac. Au nom des membres du Comité et de moi-même...

**M. Benjamin:** J'ai une question à poser, monsieur le président.

**Le président:** Je suis désolé, mais ce problème s'est déjà posé et vous savez très bien que d'autres députés aimeraient sans doute prendre la parole...

**Capt Wright:** Puis-je ajouter quelque chose avant...

**Le président:** Capitaine Wright.

**Capt Wright:** Je voulais dire quelque chose à propos de ce que mon prédécesseur devait vous déclarer. Nous sommes tout à fait d'accord avec la création d'une école navale pour les équipages de bateaux de pêche. En fait, un programme de formation est la solution partielle au problème de la sécurité.

**Le président:** Merci beaucoup, capitaine Wright ainsi que votre collègue, d'avoir pris la peine de comparaître devant notre Comité.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Monsieur le président, j'aimerais simplement ajouter que si ces deux témoins voulaient bien consulter l'orateur précédent, cela permettrait sans doute de donner beaucoup plus de poids à la proposition qui a été faite de créer une école navale.

**Des voix:** Bravo.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'ai pu le contacter juste quand il sortait.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons maintenant le plaisir d'accueillir le Comité des transports de la Chambre de commerce dont le représentant est le capitaine Neil Gow, vice-président. Je crois que j'ai le nom exact. M. Gow a quelques remarques à vous faire pour commencer. Je vais donc lui laisser la parole.

[Texte]

**Capt Neil Gow (Vice-President, Transportation Committee, Board of Trade):** Like everybody else we were rather rushed into this and had to go ahead in a hurry.

• 1540

We are interested particularly as regards marine transportation in two items, Bill C-61 and the Scott report. On Bill C-61 our attitude is the opposite of what you have had already. We feel that a shipping policy for Canada should take into account the physical and geographic differences between eastern and western ports as regards coastal, intercoastal and foreign cargo movements.

East coastal trade is vessel oriented against the barge movement on the west coast. The necessary Canadian Flag equipment is available to meet the respected demand. However, there is a complete lack of suitable Canadian tonnage to carry intercoastal and foreign cargoes on the west coast. The necessary vessels are chartered on the open market at world competitive rates.

Western Canadian exporters and importers, particularly of bulk commodities, require free access to water-borne transport for intercoastal traffic as an alternative to rail. Similar access to overseas markets at world rates must be maintained.

It was brought out very well by the hon. member on the coal shipment that there is a 40 per cent difference between Canadian flag and world market rates.

**Mr. Forrestall:** There was . . .

**Capt Gow:** There was.

**The Chairman:** I am sorry. Order, please.

Lithuania, world market.

**Mr. Forrestall:** Liberian world market.

**Capt Gow:** Provided there is that difference the railway rates will move accordingly. In order to maintain rail rates from western Canada to eastern Canada at competitive levels, we have to have access to world market water-borne rates.

Even if the ships are not actually used for that, as long as the competitive factor is there and the ships are available, it makes every difference when you go to the railways to try to negotiate.

Something else that has happened in Bill C-61 that has a considerable impact on intercoastal trade apart from the foreign flag aspect of it is the fact that British flag is now foreign flag. Now these are good ships paying good wages. They are on the world market competitively and we have free access to them without any taxation whatsoever at present. If I was moving lumber and going to the railway for a rate I could go on the market immediately, have the available British tonnage and be able to quote immediately what the rate was in competition with the rails.

[Interprétation]

**Capitaine Neil Gow (vice-président du comité des Transports de la Chambre de commerce):** Comme tous les autres témoins, nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer à cette réunion.

En ce qui concerne les transports maritimes, deux questions nous préoccupent essentiellement, le Bill C-61 et le rapport Scott. Au sujet du premier, notre position est tout à fait contraire à celles qui vous ont déjà été présentées. En effet, nous pensons que la politique des transports de notre pays devrait tenir compte des disparités physiques et géographiques qui existent entre les ports de l'Est et de l'Ouest en ce qui concerne le cabotage, le transport intercoûtier et le transport international.

Sur la côte Est, le cabotage se fait par bateau tandis que sur la côte Ouest il se fait par péniche. Bien sûr, les bateaux doivent battre pavillon canadien. Cependant, sur la côte Ouest, nous n'avons pas assez de bateau canadien pour effectuer le transport intercoûtier et le transport international. Les bateaux disponibles sont affrétés sur le marché libre, aux tarifs internationaux.

Les exportateurs et les importateurs de l'Ouest du Canada, et surtout ceux qui transportent des marchandises en vrac, ont besoin de bateaux pour le trafic intercoûtier afin de n'être plus obligé de faire appel aux chemins de fer. Ils doivent également avoir libre accès aux marchés étrangers, à des tarifs internationaux.

Le député a très justement fait remarquer tout à l'heure, en ce qui concerne le transport du charbon, qu'il y a une différence de 40 p. 100 entre les tarifs canadiens et les tarifs internationaux.

**M. Forrestall:** Dans le passé.

**Capt Gow:** Oui.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

Lituanie, marché international.

**M. Forrestall:** Marché libre international.

**Capt Gow:** Pourvu qu'il y ait cette différence, les tarifs des chemins de fer augmentent en conséquence. Ainsi, afin de maintenir les tarifs des chemins de fer à des niveaux concurrentiels entre l'Ouest et l'Est, nous devons avoir accès aux tarifs internationaux en matière de transport maritime.

Même si les bateaux ne sont pas utilisés pour ce type de transport, tant qu'il y a concurrence et des bateaux, la situation est tout à fait différente lorsque vous allez voir les sociétés de chemin de fer pour essayer de négocier.

Le Bill C-61 a eu une autre conséquence importante sur le transport intercoûtier, à savoir que le pavillon britannique est maintenant un pavillon étranger. Or, il s'agit de bons bateaux, offrant de bons salaires. A l'heure actuelle, nous pouvons les utiliser sans être soumis à des taxes supplémentaires. Si je voulais transporter du bois, j'irais demander aux sociétés de chemin de fer quel est leur tarif mais je pourrais également faire immédiatement appel à un bateau britannique qui ne donnerait sur le champs son tarif, en comparaison avec celui de la société de chemin de fer.



[Text]

Another product that may be moving from Vancouver shortly is copper concentrate. We have an oversupply in British Columbia. There is an undersupply at the smelters in eastern Canada. At rail rates that just cannot move. The mining association of B.C. has joined us, along with the council of forest industries, the construction association of B.C. that for the time being at least they must have access to the open market.

Bill C-61, I understood, was a bill to regulate shipping. I did not understand that it was a bill to promote and subsidize the Canadian merchant service. Can I make a statement on the Scott report at the same time?

The Chairman: Yes.

• 1545

**Capt Gow:** Our understanding of the Scott report is that it recommended greater autonomy for local ports. We have talked to some members of the task force and all we can say—it has not been finalized yet—is that everybody in the shipping trades and the industry in British Columbia hopes that as much autonomy is to be given to the local ports, especially as regards fixing the tariff, as is possible. That is it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gow. Mr. Lee will be first.

Mr. Lee: Just on a point of order, Mr. Chairman. Were there not other people on the other list before me, or are you going...

The Chairman: You are on, Mr. Lee.

Mr. Lee: Fine. Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to thank you, Captain Gow, for appearing before the Committee. Although I do not agree with the position that the Board of Trade has taken with respect to Bill C-61, you are certainly entitled to the position you have taken. However, I would like to ask you some questions regarding intercoast trade. Does the Board of Trade have any figures with respect to how much movement there is between the West and the East coast?

Capt. Gow: I do not have them with me, but they are available from Statistics Canada.

Mr. Lee: Right. Okay. Would you agree with me that it is really a minimal...

Capt Gow: It is a minimal...

Mr. Lee: ... amount of trade. In fact, I have been informed that last year, or the year before, there were approximately, 17 ships involved in that sort of trade, approximately one ship movement per year, and only about 15 per cent of the cargo out of those 17 ships dealt with the movements of intercoast trade. Would you agree that those figures may be correct, or that that generally is what...

Capt Gow: You said 17 ships in the year?

Mr. Lee: Involved.

[Interpretation]

Le concentré de cuivre est un autre produit qui sera peut-être exporté de Vancouver d'ici peu. En effet, nous en avons beaucoup trop en Colombie-Britannique et nous savons que les fonderies de l'Est du Canada en manquent. Étant donné les tarifs actuels des sociétés de chemin de fer, nous ne pouvons pas faire transporter ce concentré de cuivre par wagon. L'Association minière de Colombie-Britannique s'est jointe à nous, ainsi que le conseil des industries forestières et l'association des entrepreneurs de cette province, pour vous demander de nous permettre d'aller sur le marché libre.

Le Bill C-61 visait à réglementer le transport. Je ne pensais pas qu'il était destiné à promouvoir et à subventionner les négociants canadiens. Puis-je faire quelques remarques à propos du rapport Scott?

Le président: Oui.

**Capt Gow:** Le rapport Scott recommande que les ports locaux aient une plus grande autonomie. Nous avons contacté plusieurs membres de ce groupe de travail et nous pouvons vous affirmer, quoique cela ne soit pas encore définitif, que tous ceux qui travaillent dans le secteur des transports, en Colombie-Britannique, espèrent que les ports locaux disposeront du maximum d'autonomie, surtout en ce qui concerne la fixation des tarifs. C'est tout.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gow. Monsieur Lee.

Mr. Lee: J'ai tout d'abord un rappel au Règlement, monsieur le président. N'y avait-il pas d'autres noms sur la liste avant le mien, ou...

Le président: Votre nom y figure, monsieur Lee.

Mr. Lee: Bien. Merci beaucoup. Je voudrais vous remercier, capitaine Gow, d'être parmi nous aujourd'hui. Même si je ne suis pas d'accord avec la position adoptée par la Chambre de commerce à propos du Bill C-61, je dois reconnaître que vous avez tout à fait le droit de la défendre. Cependant, je voudrais vous poser plusieurs questions à propos du transport intercoastier. La Chambre de commerce a-t-elle des chiffres sur le transport effectué entre la côte Ouest et la côte Est?

Capt Gow: Je n'ai pas ces chiffres ici, mais je sais que vous pouvez vous les procurer auprès de Statistique Canada.

Mr. Lee: Bien. Reconnaissez-vous qu'il s'agit d'un volume de transport très minime...

Capt Gow: Oui.

Mr. Lee: En fait, j'ai appris que, l'année dernière ou l'année d'avant, environ 17 bateaux étaient prévus pour ce type de transport, à raison d'un voyage par an; j'ai également appris qu'environ 15 p. 100 seulement de la cargaison de ces 17 bateaux étaient destinés à un transport intercoastier. Êtes-vous d'accord?

Capt Gow: Vous avez dit 17 bateaux par an?

Mr. Lee: Dix-sept bateaux étaient réservés à ce type de transport.

[Texte]

**Capt Gow:** Involved.

**Mr. Lee:** Each one one trip.

**Capt Gow:** Each one one trip.

**Mr. Lee:** No, 17 ships involved in intercoast trade. Approximately one ship movement per year. Do you agree with those figures?

**Capt Gow:** One ship movement per year? No, no. Seventeen shiploads in the last year, I think, is probably the figure you are trying to get.

**Mr. Lee:** Seventeen shiploads. Okay. But I understand only 15 per cent of that cargo load dealt with intercoast trade. Is that correct?

**Capt Gow:** No, I would say there were probably 17 full loads. Some of it finished up in Portland, Maine, and was pumped from there to Montreal.

**Mr. Lee:** Okay. But leaving aside the specific figures, in essence it is very minimal. Do you agree with that?

**Capt Gow:** It is a small movement.

**Mr. Lee:** Right. Okay. Then you raise the argument that it does act as a competitive force against rail rates . . .

**Capt Gow:** Certainly.

**Mr. Lee:** . . . which is the argument I hear and seen used. In view of the fact that it is very minimal, how can you say that it has a direct competitive effect. I am sure anything has an effect, whatever little it is.

**Capt Gow:** A competitive . . .

**Mr. Lee:** If it is so minimal, how can it have the effect which you people say it has.

**Capt Gow:** The effect on the rail rate is this. Suppose the charter market at present is, say, quoting you \$22 a ton from here to Montreal or to—we will just take it from here to Montreal to start with—and the rail rate for the same commodity is \$30 a ton. You go to the railway and say, “I have 10,000 tons to move and I can move it by sea for \$22”, the rail will come down to the \$22.

**Mr. Lee:** The point is that there is very little trade going back and forth, and yet you are saying that it was an act of . . .

**Capt Gow:** There is a lot of lumber going back and forward in thousands of tons.

**The Chairman:** Order. Order, please.

**Mr. Lee:** By rail. Right?

**Capt Gow:** By rail.

**Mr. Lee:** Okay. As to it being minimal, I am still not convinced of that. Secondly, there is a provision for the exemption that is being proposed by Order in Council. Do you find that satisfactory?

[Interprétation]

**Capt Gow:** Réservés.

**M. Lee:** Et chaque bateau a fait un voyage.

**Capt Gow:** Chaque bateau un voyage.

**M. Lee:** Non, dix-sept bateaux étaient réservés au transport intercoastier et il n'y a eu environ qu'un seul voyage dans l'année. Vous êtes d'accord?

**Capt Gow:** Une seule cargaison par an? Pas du tout. Vous voulez sans doute dire qu'il y a eu dix-sept cargaisons au cours de l'année dernière.

**M. Lee:** Dix-sept cargaisons, c'est cela. Mais je crois savoir que 15 p. 100 de ces cargaisons étaient destinés à un transport intercoastier.

**Capt Gow:** Non, je crois plutôt que c'était la totalité de ces dix-sept cargaisons. Une partie de ces cargaisons a été débarquée à Portland, dans le Maine, et, de là, a été transportée jusqu'à Montréal.

**M. Lee:** Sans entrer dans les détails, vous reconnaissez qu'il s'agit d'une proportion minime?

**Capt Gow:** Une proportion assez faible.

**M. Lee:** Bien. Donc, lorsque vous avancez l'argument que cela oppose une concurrence aux tarifs des chemins de fer . . .

**Capt Gow:** J'en suis persuadé.

**M. Lee:** . . . je me demande comment cela peut être le cas étant donné que la proportion est si minime. Je suis sûr que toute mesure a un effet aussi faible soit-il.

**Capt Gow:** Un effet compétitif . . .

**M. Lee:** Ce pourcentage est si minime que je me demande comment il peut avoir l'effet dont vous parlez.

**Capt Gow:** Il a un effet sur les tarifs des chemins de fer et je vais vous donner un exemple. Supposons que, pour affréter un bateau, le tarif actuel soit de \$22 la tonne, de Vancouver à Montréal, par exemple. Supposons que le tarif des chemins de fer, pour le même produit, soit de \$30 la tonne. Vous allez trouver les sociétés de chemins de fer en leur disant que vous avez 10,000 tonnes à transporter et que le tarif maritime est de \$22; la société de chemins de fer finira par accepter ce tarif de \$22.

**M. Lee:** Mais le fait est que ce transport intercoastier représente un pourcentage minime . . .

**Capt Gow:** On transporte des milliers de tonnes de bois.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Lee:** Par voie ferrée?

**Capt Gow:** C'est exact.

**M. Lee:** Étant donné que cela représente un pourcentage minime, je ne suis toujours pas convaincu. Deuxièmement, une disposition prévoit que certaines distances peuvent être accordées au moyen d'un décret en conseil. Cela vous satisfait-il?



[Text]

**Capt Gow:** No.**Mr. Lee:** In other words, you feel that it should be a blanket exemption embodied in the Act...**Capt Gow:** On intercoastal trade in the meantime.**Mr. Lee:** And that would go contrary to the intent of the bill, therefore it sets us back to the basic position that you are opposed to the bill.**Capt Gow:** No. That is only one clause in the bill. There is a lot more in the bill besides this Canadian flag coming.

• 1550

**Mr. Lee:** All right. Let us restrict it to this one particular area.**Capt Gow:** It is the only clause we object to.**Mr. Lee:** It is the only clause you object to. All right. Thank you.**The Chairman:** Mr. Huntington.**Mr. Huntington:** Mr. Chairman, I want to clear that last point with Mr. Gow, if I may. Really what is being sought by the Board of Trade here and the Council of Forest Industries is that one clause for Panamanian traffic, intercoastal vessel traffic.

What you are saying is that the rail rates that carry the bulk of the tonnage of products from the Province of British Columbia, and particularly from the coastal areas of British Columbia, depend on a water rate. In other words, it is a water competitive rail rate. The fear of industry and the Board of Trade here is that if we limit the movement of our product intercoastally via the Panama to Canadian bottoms, the water rate will rise considerably.

**Capt Gow:** We believe that is what has happened in cases in the U.S. where under the Jones Act intercoastal trade has disappeared, and there is no water competition any more with the railroads.**Mr. Huntington:** I know that in two lumber commodities we are dealing with over 24,000 carloads a year. What is the total carload capacity of products we are talking about here that depend on competitive water rates?**Capt Gow:** I am afraid I do not have these figures.**Mr. Huntington:** Many thousands above that.**Capt Gow:** I should have brought the COFI people with me, but I will not be able to get them together on this.**Mr. Huntington:** The Board of Trade considers this an extremely important factor for industry in B.C. in order for it to get its product efficiently to the market.**Capt Gow:** Yes, and we think the coal movement would be definitely a possibility in the future, although I have talked to the railways and they say that whatever rate I can get by sea they are going to meet it through Thunder Bay. I think that is a healthy sign.

[Interpretation]

**Capt Gow:** Non.**M. Lee:** En d'autres termes, vous estimez que cette dispense devrait être générale...**Capt Gow:** Tout au moins pour le transport intercôtier.**M. Lee:** Cela irait à l'encontre de l'objectif du projet de loi et nous en revenons ainsi à votre position de départ, à savoir que vous vous opposez à ce projet de loi.**Capt Gow:** Non, il ne s'agit que d'un seul article du projet de loi. Il y a bien d'autres dispositions dans ce bill qui ne portent pas sur le pavillon canadien.**M. Lee:** Bon, restons-en là.**Capt Gow:** Nous ne nous opposons qu'à un seul article de ce projet de loi.**M. Lee:** Bien. Merci.**Le président:** Monsieur Huntington.**M. Huntington:** Monsieur le président, je voudrais éclaircir ce point avec M. Gow, si vous me le permettez. En fait, la Chambre de commerce et le Conseil des industries forestières ne cherchent qu'à avoir un article sur le trafic panaméen, c'est-à-dire le trafic intercôtier.

Vous voulez dire, en fait, que les tarifs des chemins de fer qui sont appliqués à l'ensemble des marchandises expédiées de Colombie-Britannique, et surtout des régions côtières de cette province, dépendent des tarifs du transport maritime. En d'autres termes, le tarif des sociétés de chemins de fer leur fait concurrence. L'industrie et la Chambre de commerce de cette province craignent que, si nous limitons le transport intercôtier via le canal de Panama aux bateaux canadiens, les tarifs maritimes augmenteront considérablement.

**Capt Gow:** C'est exactement ce qui s'est passé aux États-Unis où la Loi Jones a, dans certains cas, éliminé complètement le transport intercôtier; en conséquence, il n'y a plus aucune concurrence entre les tarifs maritimes et les tarifs des chemins de fer.**M. Huntington:** Je sais que, dans le cas de deux espèces de bois, on transporte 24,000 wagons par an. Quel est le volume total des marchandises, dont il est question ici, qui dépend vraiment de tarifs maritimes concurrentiels?**Capt Gow:** Je n'ai pas ce chiffre, malheureusement.**M. Huntington:** Sans doute plusieurs milliers en plus.**Capt Gow:** J'aurais dû me faire accompagner par les membres de COFI.**M. Huntington:** La Chambre de commerce estime qu'il s'agit là d'un facteur très important pour l'industrie de la Colombie-Britannique afin qu'elle puisse acheminer ses produits sur les marchés existants.**Capt Gow:** De plus, le transport du charbon va sans doute se développer, à l'avenir, et les sociétés de chemins de fer sont prêtes à offrir des tarifs compétitifs jusqu'à Thunder Bay. C'est bon signe.

[Texte]

**Mr. Huntington:** Did the railways say that?

**Capt Gow:** Yes, the railways have said that.

**Mr. Huntington:** Also the coal market from the West Coast through to the East is into the Seaway and through to Hamilton. Is that right?

**Capt Gow:** Yes. You are restricted in the size of tonnage. You cannot use the most efficient way.

**Mr. Huntington:** You are restricted to the draft of the St. Lawrence Seaway. The Canadian vessel that was loaded for Hamilton had to discharge 6,000 tons in Quebec in order to reduce its draft to get to Hamilton.

**Capt Gow:** Yes.

**Mr. Huntington:** These are other factors.

**Capt Gow:** Other factors come into it. Unfortunately you are dealing with what is not the ideal size of ship that would be moving it if we had the Seaway the same as the Panama. You would be using Panamax vessels of 74,000 tons. That is the cheapest way of moving it around. Montreal would then—you would be stuck at Montreal.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I understood that last year only about six ships went through in the intercoastal trade movement, not 17. That was the year before, and that was the abnormality of oil for emergency purposes.

**Capt Gow:** I have the last six months statistics with me, but I...

**Mr. Forrestall:** I understand that the traffic intercoastal is not a business in which the railways are interested in any event. What do you know about the proposal to take coal into the lakehead?

**Capt Gow:** That is the Thunder Bay operation.

**Mr. Forrestall:** Yes. Thunder Bay.

**Capt Gow:** I know that is going ahead. I was not talking to the top of the railway, but he tried to tell me that he could ship coal from Alberta to Doefasco for \$15 a ton by that method. When I see what they are paying for potash from Saskatchewan to Vancouver.

**Mr. Forrestall:** What do they pay for potash?

• 1555

**Capt Gow:** Potash is now around \$14.

**Mr. Forrestall:** And coal going back at \$15.

**Capt Gow:** And trans-shipped at the Lakehead.

**Mr. Forrestall:** I begin to wonder about the whole structure of costings sometimes. If there were an exemption to the six ships, I gather the need for it is as much psychological as it is hard-nosed business...

**Capt Gow:** I think it is.

**Mr. Forrestall:** ... just to keep the railways in their place, if you will, to be able to let them know that if they get too far out of hand we can always go back off-shore for a competitive arrangement.

[Interprétation]

**M. Huntington:** Vous en êtes sûr?

**Capt Gow:** C'est ce que les sociétés de chemins de fer m'ont dit.

**M. Huntington:** En est-il de même pour le transport du charbon de la côte Ouest à la côte Est, via la voie maritime du Saint-Laurent et Hamilton?

**Capt Gow:** Oui. Dans ce cas, vous êtes limité pour le tonnage du bateau et c'est moins rentable.

**M. Huntington:** Vous êtes limité par le tirant d'eau de la Voie maritime du Saint-Laurent. Un bateau qui avait été affrété jusqu'à Hamilton a dû débarquer 6,000 tonnes au Québec afin de réduire son tirant d'eau et atteindre ainsi Hamilton.

**Capt Gow:** Oui.

**M. Huntington:** Il y a d'autres facteurs.

**Capt Gow:** Oui. Malheureusement, si nous empruntons la voie maritime du Saint-Laurent, nous ne pourrions pas utiliser des bateaux aussi gros que si nous prenions le canal de Panama. En passant par celui-ci, vous pouvez utiliser des bateaux de 74,000 tonnes, ce qui est le moyen le plus rentable. Mais dans ce cas, vous seriez pris à Montréal.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'ai appris que, l'année dernière, six bateaux seulement ont effectué du transport intercôtier, et non pas dix-sept. Ce dernier chiffre s'appliquait à l'année précédente et s'explique par la situation anormale qu'avait créé la pénurie du pétrole.

**Capt Gow:** J'ai ici des statistiques sur les 6 derniers mois mais...

**M. Forrestall:** De toute façon, je crois que les sociétés de chemins de fer ne sont pas intéressées aux transport intercôtier. Que pensez-vous de cette proposition de faire transiter le charbon par les lacs?

**Capt Gow:** En passant par Thunder Bay.

**M. Forrestall:** Oui.

**Capt Gow:** C'est une proposition qui fait du chemin. Je discutais l'autre jour avec un représentant d'une société de chemin de fer qui m'a dit que, de cette façon, il pourrait transporter du charbon de l'Alberta à Dofasco pour \$15 la tonne. Si l'on compare ce chiffre au tarif imposé pour le transport de la potasse de la Saskatchewan à Vancouver...

**M. Forrestall:** Quel est le tarif imposé pour la potasse?

**Capt Gow:** Environ \$14.

**M. Forrestall:** Et \$15 pour le charbon.

**Capt Gow:** Du charbon qui serait transité aux lacs.

**M. Forrestall:** Toute cette structure tarifaire me rend parfois perplexe. Si une distance était accordée à ces 6 bateaux, je pense que cela est nécessaire autant sur le plan psychologique que sur le plan de la rentabilité...

**Capt Gow:** Je le pense aussi.

**M. Forrestall:** ... simplement pour empêcher les sociétés de chemins de fer de gagner trop de terrain, si vous voulez, on pourrait toujours les menacer de revenir au transport maritime si leurs tarifs sont trop exorbitants.



[Text]

**Capt Gow:** I do think there is the possibility with a modern package-type vessel on lumber which already moves to the whole of the American East Coast area by ship that that could be going to Eastern Canada for whatever market there would be.

**Mr. Forrestall:** The reason I asked the question is that it is our understanding from other witnesses that there is no tonnage moving intercoastal in British Columbia in other than Canadian bottoms. That was really the only point. If it is psychological then, I suppose, in a sense you have a good case unless you know something that we do not know about what the Government of British Columbia or the mining industry have down the road for us in three or four years.

**Capt Gow:** We had a very strong . . .

**Mr. Forrestall:** We started talking about hundreds of movements annually West to East. I do not know what you would bring back from the East in those bottoms but that might be a different situation. But that is not really the—Mr. Lee says that is not the case. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, again on the question of Bill C-61, I would like to pursue a couple of points with Capt. Gow and in particular I am glad to hear him clarify the position of his and other organizations. In his last few comments to Mr. Lee he made it clear that his organization supports the great bulk of Bill C-61. It is a major overhaul of Canadian shipping law and it is only this one narrow aspect of intercoastal trade that is of concern to you. I am glad to hear, sir, your general support for the legislation with that one qualification or reservation.

I think it is fair to say that the government has been rather anxious to accommodate the concerns of organizations such as yours that have come forward, particularly since the time that this Standing Committee started to review Bill C-61 in detail and eventually passed it. We heard a number of concerns expressed by particular groups that saw perhaps some negative impact on their particular operations and wanted to draw that to the attention of the government to see if in one way or another consideration could not be given to it.

I think the government has been flexible in that regard and has demonstrated a concern to try to be fair and to take account of these situations wherever possible. Certainly there have been extensive consultations with industrial representatives and probably, I would imagine with your organization and with provincial governments about what should be in the regulations and what those procedures should be.

Before we get to the point of regulations I am thinking particularly of three sections in the legislation that I would hope could go some considerable distance toward alleviating your particular concern. I am sure you are familiar with Section 85 of the legislation which provides the authority for the Governor in Council to give a general exemption in certain specific instances. I think, in reading the wording of that section, it probably has in mind the very kind of situation that you envisage. That power is in the legislation now. Would that not be of some advantage to you in your negotiations with the railways, for example? If you are concerned that you would not have the competitive factor to bring to the table, you would certainly have

[Interpretation]

**Capt Gow:** Il est tout à fait possible qu'un bateau moderne puisse desservir toute la côte Est de l'Amérique du Nord.

**M. Forrestall:** Je vous ai posé cette question parce qu'il me semblait, d'après les remarques d'autres témoins, que tout le transport intercôtier se faisait par bateaux canadiens, en Colombie-Britannique. Si c'est plus psychologique qu'autre chose, j'accepte votre argument à moins que vous ne soyez au courant de ce que nous prépare le gouvernement de la Colombie-Britannique ou l'industrie minière pour les 3 ou 4 prochaines années.

**Capt Gow:** Nous pensions . . .

**M. Forrestall:** Nous avons commencé à parler de certaines de cargaisons qui étaient transportées chaque année de la côte Ouest à la côte Est. Je me demande d'ailleurs ce que vous ramenez de la côte Est, mais c'est une autre histoire. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, je voudrais poser quelques questions au capitaine Gow à propos du projet de loi C-61. En réponse à une question de M. Lee, il a bien précisé que son organisation était en faveur de la majorité des dispositions du projet de loi C-61. Ce projet de loi est une refonte complète de toutes les lois canadiennes régissant les transports et je suis heureux, monsieur, que vous ne vous opposiez qu'à cette disposition qui ne concerne qu'un aspect limité du transport, soit le transport intercôtier.

Il faut reconnaître que le gouvernement s'est efforcé de répondre aux préoccupations des organismes comme le vôtre, surtout dès que notre Comité permanent a commencé à étudier le Bill C-61 qu'il a fini par adopter. Nous avons entendu un certain nombre de groupes nous exprimer leurs inquiétudes vis-à-vis de telle ou telle conséquence que ce projet de loi pourrait avoir sur leurs activités particulières. Ils voulaient attirer l'attention du gouvernement et obtenir ainsi une solution éventuelle à leurs problèmes.

Le gouvernement a fait preuve de souplesse à cet égard et s'est efforcé de se montrer aussi juste que possible. Par ailleurs, l'industrie, des organisations comme la vôtre et les gouvernements provinciaux ont été longuement consultés quant aux nouveaux règlements et procédures à établir.

Avant d'en arriver à cette question des règlements, je pense plus précisément à 3 articles de la loi qui pourraient, à mon avis, atténuer considérablement votre problème. Vous connaissez sans doute cet article 85 qui permet au gouverneur en conseil d'accorder une dispense générale dans certains cas bien précis. Dans cet article, je crois, qu'il s'agit du genre de situation que vous envisagez. Le fait que la loi accorde ce pouvoir ne vous offre-t-il pas certains avantages dans vos négociations, avec les chemins de fer par exemple? Si vous vous inquiétez de ne pas avoir le facteur concurrentiel à présenter à la table des négociations, vous pouvez certainement vous servir de l'article 8(5). Il s'agit d'une simple intuition, mais je crois que les

[Texte]

clause 8(5). This is just intuition on my part, but I would think that members of your particular association could indicate some negative impact taking place because you only have clause 8(5) and you did not have the real competition factor. I think that would be a very strong ground for coming to the government and saying that clause 8(5) should be invoked. Do you see that as at least some protection of your position?

• 1600

**Capt Gow:** Yes, it is some protection but we have gone into this and we have had correspondence with the Ministry of Transport and I am afraid our members are not satisfied that that is sufficient. From the feedback that we are getting from Ottawa, the attitude there was that the Canadian flag regulation was the prime consideration and that we would have to make a damn good case, case by case, before we could have any relaxation of that. I know it says that there but we do not believe it.

**Mr. Goodale:** Well, I hope we can prove to you that the import of the legislation is the word "indicate".

**Capt Gow:** Then it is at the discretion of the Governor in Council, is it not?

**Mr. Goodale:** That is true. Of course, there are in two cases in the legislation, clauses 10 and 11, I think, the provisions for specific exemptions of specific ships.

**Capt Gow:** Yes.

**Mr. Goodale:** And the issuing of licences, and so on.

**Capt Gow:** Yes, by the CTC.

**Mr. Goodale:** By the CTC, and then there is the over-all blanket action which is outside the CTC...

**Capt Gow:** Yes.

**Mr. Goodale:** ... by the Governor in Council. I hope you do not look at that provision in the legislation as...

**Capt Gow:** We definitely have looked at that. You know, we are not passing it over, but in spite of that, our people do not...

**Mr. Goodale:** Yes. Well, I hope we can offer you some reassurance on that. I hope that that particular aspect of the legislation would not evoke a negative reaction on your part. Otherwise, I gather from what you have said, you see the bill as being, by and large, a good piece of legislation and one that moves us forward to some considerable extent. I would hope, in the days and weeks ahead, as we get to the final approval of the legislation in Parliament, that before too long we can offer you some encouragement on that point. But I appreciate the concerns that you have raised. As I say, I am glad to hear the clarification of your position and I appreciate the comments you have made.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Goodale. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if I heard Captain Gow correctly, he understood Bill C-61 as a measure to regulate our Canadian shipping in Canadian waters but not as a subsidized shipping service. He talked about rail rates and both the market and competitive rates, and that the rails would meet rates that are set by the open-market inter-coastal shippers. Is he suggesting that the railroads have been overcharging whenever they could get away with it? If Captain Gow does not interpret the bill, as a means of subsidizing a shipping service, since every other mode of transportation is already subsidized, what is the objection to a subsidized shipping service?

[Interprétation]

membres de votre association pourraient montrer les désavantages de l'article 8(5) par rapport à la concurrence. Voilà une excellente raison de demander au gouvernement d'abroger l'article 8(5). Ne croyez-vous pas que cela peut au moins soutenir votre position?

**Capt Gow:** Oui, mais nous avons correspondu avec le ministère des Transports à ce sujet, et cela ne semble pas satisfaire nos membres. Selon les échos d'Ottawa, le règlement sur le pavillon canadien est la question essentielle et nous devons préparer un excellent plaidoyer, avec cas à l'appui, avant qu'on ne puisse l'élargir. On le dit, mais nous n'y croyons pas.

**M. Goodale:** Eh bien, j'espère que nous pourrions prouver que le mot important de la législation est le mot «indiquer».

**Capt Gow:** C'est donc au choix du gouverneur en conseil, n'est-ce pas?

**M. Goodale:** C'est exact. Toutefois les articles 10 et 11 prescrivent des exemptions particulières pour certains navires.

**Capt Gow:** Oui.

**M. Goodale:** Et l'émission de licences, etc.

**Capt Gow:** Oui, par la CCT.

**M. Goodale:** Par la CCT; il y a aussi les dispositions d'ensemble non administrées par la CCT.

**Capt Gow:** Oui.

**M. Goodale:** C'est du ressort du gouverneur en conseil. J'espère que vous n'avez pas considéré cette disposition de la loi comme...

**Capt Gow:** En effet nous l'avons fait. Nous ne l'avons pas négligée, mais en dépit de cela, nos membres...

**M. Goodale:** Oui. Eh bien, j'espère que nous pourrions vous rassurer à ce sujet. J'espère que cet aspect de la loi ne suscitera pas une réaction négative de notre part. Néanmoins, selon ce que vous avez dit, vous croyez que le bill, en général, est une bonne loi qui assurera certains progrès. Dans les jours et semaines à venir, suivant l'adoption finale de la loi par le Parlement, j'espère que l'on pourra vous offrir certains encouragements à ce sujet. Mais je comprends vos préoccupations. Je vous remercie de ces éclaircissements de votre position et de vos observations.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Goodale. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si j'ai bien compris le capitaine Gow, il croit que le Bill C-61 est une réglementation de la navigation canadienne dans les eaux canadiennes et non pas un service de navigation subventionné. Il a parlé des tarifs de chemins de fer, des taux concurrentiels et du marché et a mentionné que les chemins de fer adoptent les tarifs de caboteurs sur le marché libre. Veut-il dire que les chemins de fer ont exigé des tarifs excessifs? Si le capitaine Gow n'interprète pas le bill comme étant un moyen de subventionner le transport maritime, quelle objection a-t-il puisque tous les autres modes de transport sont déjà subventionnés?



[Text]

**Capt Gow:** I understand the policy. I go along with the policy I have heard enunciated by the government, that transportation should be a user-pay service. That is our policy also.

• 1605

**Mr. Benjamin:** You feel that the user-shall-pay principle should apply to every mode of transportation?

**Capt Gow:** Certainly.

**Mr. Benjamin:** I see. Then you would say that we should do away with all the subsidies in transportation. You would agree.

**Capt Gow:** Except, as has been made out in some of our other briefs—I have other briefs on rail transportation and so on—where it is a development type of railway or a sole, non-profit making thing that is necessary for the existence of a particular local industry or community. I could see a subsidy there. But as a general principle, I agree with the present government's position that transportation should be user-pay and nonsubsidized.

**Mr. Benjamin:** That is a logical and supportable position that would make Canada the only country in the world that has no subsidized transportation except in the exceptions that you have mentioned.

**Capt Gow:** I do not see why they should not be.

**Mr. Benjamin:** You are prepared to accept, then, that you would have to triple air fares to cover the deficit from the provision of air services? You are prepared that you would have to double freight rates? You are prepared that we would have no ocean shipping...

**Capt Gow:** I do not agree...

**Mr. Benjamin:** ... services, the National Harbours Board has a \$15 million deficit, and there is the \$51 million deficit of the St. Lawrence Seaway that the user shall pay. Where goes your competition then? You are prepared to meet those kinds of rates and fares...

**Capt Gow:** I think you are quoting exaggerations on your transportation rail rates, for instance.

**Mr. Benjamin:** I find that strange. You...

**Capt Gow:** You quote double the rate. Are we subsidizing the railways for 50 per cent of their cargo traffic?

**Mr. Benjamin:** Are you aware that in four out of seven years in the late sixties and the early seventies, Canadian Pacific's net profits were less than the total subsidies they received from the national government? In other words, the subsidy they received is what made up their net rail operating profit.

**Capt Gow:** But that does not double your cost, does it?

**Mr. Benjamin:** Well, add \$50, or \$60, or \$70 million a year to your rail freight rates in this country, and what does that mean? You cannot have it both ways.

**Capt Gow:** No, I am not.

**Mr. Benjamin:** You are prepared to use what you call competitive rates on rail. They will drop a rate from \$30 to \$22 a ton, for example, which means a), they are overcharging in the first place, and b), when they go down to the \$22 they are going to have losses. If they are not over-charging they are going to have losses, or barely break even. Yet you say that you do not agree with a subsidized shipping service.

[Interpretation]

**Capt Gow:** Je comprends la politique. Je suis d'accord avec celle énoncée par le gouvernement, voulant que le transport soit un service payé par l'utilisateur. C'est aussi notre politique.

**M. Benjamin:** Vous croyez que le principe du service payé par l'utilisateur devrait s'appliquer à tout mode de transport?

**Capt Gow:** Certainement.

**M. Benjamin:** C'est bon. Donc vous croyez qu'on devrait éliminer toute subvention aux transports. Vous êtes d'accord...

**Capt Gow:** Sauf ce que nous avons indiqué dans nos autres mémoires, sur le transport par chemin de fer entre autres, lorsqu'il s'agit de chemin de fer servant au développement ou d'une entreprise à but non lucratif nécessaire pour assurer l'existence d'une industrie locale ou d'une collectivité particulière. Je pourrais accepter une subvention dans un tel cas. Mais en général, je suis d'accord avec la position actuelle du gouvernement, à savoir que le transport devrait être payé par l'utilisateur et non subventionné.

**M. Benjamin:** C'est une position logique qu'on peut appuyer, et qui rendrait le Canada le seul pays au monde à offrir des transports non subventionnés sauf exceptions faites.

**Capt Gow:** Je ne vois aucune raison pour qu'il en soit autrement.

**M. Benjamin:** Vous seriez prêt à accepter que l'on triple les tarifs aériens pour couvrir les déficits de ces services? Vous êtes prêts à doubler les tarifs de marchandise par chemin de fer? Vous accepteriez que nous n'ayons aucune marine marchande...

**Capt Gow:** Je ne suis pas d'accord...

**M. Benjamin:** Le Conseil des ports nationaux accuse un déficit de \$15 millions et la Voie maritime du Saint-Laurent, un déficit de \$51 millions que l'utilisateur devra payer. Où donc est la concurrence alors? Vous êtes prêt à payer de tels tarifs de fret...

**Capt Gow:** Vous exagérez les tarifs de transport par chemin de fer.

**M. Benjamin:** Je trouve ça étrange. Vous...

**Capt Gow:** Vous doublez le tarif. Mais subventionnons-nous 50 p. 100 du fret des chemins de fer?

**M. Benjamin:** Réalisez-vous que durant quatre des sept années de la fin des années 60 du début des années 70, le Canadien Pacifique a réalisé des profits nets moins élevés que toutes les subventions reçues du gouvernement national? Autrement dit, les subventions qu'il a reçues constituaient le profit net de son exploitation.

**Capt Gow:** Mais cela ne double pas les coûts?

**M. Benjamin:** Eh bien, ajouter 50, 60 ou 70 millions par année aux tarifs du transport des marchandises au Canada, et cela signifiera quoi? Vous ne pouvez pas tout avoir.

**Capt Gow:** Non, je le sais.

**M. Benjamin:** Vous voulez appliquer des tarifs concurrentiels aux chemins de fer. On diminuera le tarif de \$30 à \$22 la tonne, par exemple, ce qui signifiera primo, qu'on exige des tarifs excessifs au départ, et secundo qu'on subira des pertes au tarif de \$22. Néanmoins, vous n'êtes pas d'accord avec un service de navigation subventionné.

[Texte]

**Capt Gow:** We do not agree with a subsidized shipping service.

**Mr. Benjamin:** Okay. You have lost me.

**The Chairman:** Mr. Douglas.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** I have just a couple of questions to Captain Gow. The remainder of Bill C-61, in other words, the Canadian flags and the coastal trade, you are in agreement with?

**Capt Gow:** Yes.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Okay. The Panama Canal rate...

**Capt Gow:** The Panama Canal was wrongly quoted earlier in a conversation. Somebody has misread Davis or he has been misquoted. He has talked about rates via the Panama Canal, not Panama Canal rates. Everybody knows that they are the same for every ship.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Okay

• 1610

Now it was stated earlier, I believe, by Mr. Huntington, that there was a 40 per cent differential in this experiment that they undertook with the coal—I think it was a 40 per cent differential—in Canadian-bottoms over the world trade. Have you in the Board of Trade taken a look at that, and can you give us your opinion as to what accounts for that 40 per cent differential? Why are we 40 per cent...

**Capt Gow:** I have not had a look at that particular instance. I have only had the figures today. All I have had a look at is the handling of concentrates from here to Montreal. We did not even go as far as the Lakehead. And I found a differential there of between \$40 by rail and \$22 by open charter market.

We cannot get a figure on a Canadian ship because we cannot get a Canadian ship to quote it.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** That is exactly the point. If we do not start doing something in the very near future, we will never get a Canadian ship to quote on it. We just will not have Canadian ships.

What can we do, then, to—?

**Capt Gow:** Okay, it is your policy of subsidization. With the government's policy of subsidization, you cannot have a Canadian fleet, but you cannot have it without it.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Would you agree that that is the route we should take?

**Capt Gow:** No, I do not.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What alternative, then, could you offer to give us a Canadian position in world trade?

**Capt Gow:** They should be competitive at world prices, that is all.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** What is preventing that?

**Capt Gow:** A lot of it is the taxation base. There is a gentleman who will be talking later from the Chamber of Shipping and giving you more on that than I can. I can give you on the practical day-by-day-costs. But, again, it is not even just true costs.

[Interprétation]

**Capt Gow:** Nous ne sommes pas d'accord avec un tel service.

**M. Benjamin:** Bon, je ne comprends plus rien.

**Le président:** Monsieur Douglas.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** J'ai quelques questions à poser au capitaine Gow. Bref, vous êtes d'accord avec le reste du Bill C-61, portant sur le pavillon canadien et le cabotage?

**Capt Gow:** Oui.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Très bien. Le tarif du canal de Panama...

**Capt Gow:** On a fait erreur plus tôt en mentionnant le canal de Panama. Quelqu'un a mal cité M. Davis. Il parlait des tarifs du fret empruntant le canal de Panama, et non les tarifs du canal même. Nous savons tous que ces derniers sont les mêmes pour tous les navires.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Très bien.

Plus tôt M. Huntington a déclaré qu'il y avait une différence de 40 p. 100 en regard du commerce international pour le charbon transporté par des navires canadiens. La Chambre de commerce a-t-elle étudié cette question, et pouvez-vous expliquer cette différence de 40 p. 100? Pourquoi avons-nous 40 p. 100...

**Le capt Gow:** Je n'ai pas étudié ce cas particulier. J'en ai reçu les chiffres aujourd'hui seulement. Je n'ai étudié que le transport des concentrés d'ici à Montréal. Nous ne nous sommes même pas rendus jusqu'aux Grands lacs et j'ai remarqué une différence de \$40 par chemin de fer et de \$22 sur le marché libre des affréteurs.

Nous n'avons pu obtenir de chiffres pour un bateau canadien.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Voilà la clé de la question. Si nous n'agissons pas très bientôt, l'armateur canadien ne présentera jamais de soumission. Nous n'aurons pas de navire canadien dans ce commerce.

Que pouvons-nous faire alors?

**Le capt Gow:** Eh bien, c'est votre politique de subvention. Si le gouvernement établit une politique de subvention, vous ne pouvez pas avoir de flotte canadienne, mais celle-ci ne peut non plus exister sans la première.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Êtes-vous d'accord pour dire que c'est la voie que nous devons suivre?

**Le capt Gow:** Non.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Quelle autre solution offrez-vous pour assurer une position au Canada dans le commerce mondial?

**Le capt Gow:** On doit faire concurrence aux prix mondiaux, c'est tout.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Qu'est-ce qui nous en empêche?

**Le capt Gow:** En partie, l'assiette fiscale. Vous entendrez plus tard un représentant de la Chambre du transport maritime qui pourra vous donner plus de détails que moi. Je peux vous en donner au sujet des coûts quotidiens. Mais, ce ne sont même pas les coûts réels.



[Text]

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** That is my point, Captain Gow. I think we are in the right direction. We want a Canadian fleet or a Canadian participation in world trade, and the point that we are at now is that if we continue, unless we bring in some type of measure that will at least ensure that Canadian bottoms handle Canadian trade, we will never reach the point where we can compete.

I would like anyone to give me an example of another way of doing this, if there is a better way, another solution to this problem, because I think this country has reached the stage right now where we have to start looking after our interests, the interests of people that live in Canada and work in Canada, and the interests of the country on a world basis as well. And if you can give me any other alternative, another solution, I would like to hear it.

**Capt Gow:** No, but I still do not see how this Canadian intercoastal trade thing is going to bring about a Canadian merchant fleet unless you are going a long way beyond what you are stating in the act. I am speaking to Bill C-61 as it exists now. It does not say anything there about subsidizing and producing a Canadian merchant fleet.

**Mr. Douglas (Bruce-Grey):** Perhaps we will have to continue on from there and do something toward that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Douglas.

Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Mr. Chairman, I will not take much time because Mr. Huntington really asked the questions that I wanted to ask about competitive rates. I would just like to say that, having had quite a lot of experience in the interior of B.C. where the railways charge what the traffic will bear, this certainly is a competitive rate because of the water in Vancouver. Captain Gow's point is well taken. It is not on a limited amount of shipping, it is on pretty well everything. We have had a lot of experience with this competitive rate when the railway has you where they can take what the traffic will bear. This certainly does not apply here in Vancouver. I just hope that Mr. Lee understands this. There is really a big area there, and we want to be very careful that we do not get into a situation where you are going to have no competition and you just get what the traffic will bear. The railways are allowed to do this, and I will tell you, you have an awful lot of negotiating to do under those circumstances.

**Capt Gow:** There is just one other thing I might add to what I said earlier about the U.S. Coastal shipping being out of existence and the rails being on their own there. The U.S. is luckier in one respect than we would be because they do have competitive rail systems and we do not.

• 1615

**Mr. Whittaker:** That is right. There is absolutely nothing. That is the only competition other than the American rails and we sort of seem to have drifted away from the competition there. It is just too bad. If you want to ship on the American rail go ahead and ship on it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker. Captain Gow, on behalf of the Committee thank you very much for taking the time out to be with us this afternoon.

[Interpretation]

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Voilà mon point, capitaine Gow. Je crois que nous sommes sur la bonne voie. Nous voulons établir une flotte canadienne, ou au moins une participation canadienne au commerce mondial et, au point où nous en sommes maintenant, si nous continuons ainsi, à moins que nous prescrivions certaines mesures pour assurer au moins que les bateaux canadiens transportent les marchandises canadiennes, nous ne pourrions jamais en arriver à une position concurrentielle.

J'aimerais bien que l'on me donne un exemple de la méthode à employer ou une autre solution au problème, car je crois que le pays en est au point où il doit s'occuper des intérêts des citoyens et des travailleurs canadiens et de ses intérêts face au commerce international. Et si vous pouvez m'offrir une autre solution, je suis prêt à vous écouter.

**Le capt Gow:** Non je n'ai pas d'autre solution. Mais je ne vois pas comment le transport intercôtier canadien aidera à établir une marine marchande canadienne à moins que l'on fasse beaucoup plus que ce que prescrit la loi. Je parle du Bill C-61 actuel. On n'y mentionne aucunement les subventions ou la création d'une marine marchande canadienne.

**M. Douglas (Bruce-Grey):** Peut-être devrions-nous rajouter cela.

**Le président:** Merci, monsieur Douglas.

Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Monsieur le président, je serai bref car M. Huntington a posé les questions que j'avais en tête à l'égard des tarifs concurrentiels. D'après mon expérience en Colombie-Britannique, où les chemins de fer exigent les tarifs qu'ils veulent, les taux sont certainement concurrentiels à cause du port de Vancouver. Le point du capitaine Gow est excellent. Cela ne dépend pas d'une navigation limitée mais de tout. Nous connaissons bien ce taux concurrentiel puisque le chemin de fer peut exiger le prix le plus élevé. Ce n'est certainement pas le cas à Vancouver. J'espère que M. Lee a compris. C'est vraiment un très vaste domaine, et nous devons veiller à ne pas nous retrouver sans aucune concurrence pour que l'on exige les prix que l'on veut. On laisse faire les chemins de fer, et je peux vous assurer que dans de telles circonstances il faut négocier durement.

**Le Capt Gow:** Je pourrais peut-être ajouter un autre point à ce que j'ai dit plus tôt au sujet de la disparition du cabotage américain et de la liberté des chemins de fer dans ce pays. Les États-Unis ont plus de chance que nous du fait qu'ils ont des compagnies de chemins de fer concurrentielles et que nous n'en avons pas.

**M. Whittaker:** C'est juste. Nous ne faisons même plus concurrence aux chemins de fer américains. C'est très malheureux. Si vous voulez expédier des marchandises par les compagnies américaines, allez-y.

**Le président:** Merci, monsieur Whittaker. Au nom du Comité, capitaine Gow, je vous remercie beaucoup d'être venu ici cet après-midi.

## [Texte]

Next we have with us the B.C. Chamber of Shipping. We have with us, I believe, Mr. J. A. Stranan, President and Mr. J. N. Edwards, Secretary Manager. Are those gentlemen here?

Mr. Stranan has an opening statement but before he does that I would ask him to introduce the three gentlemen that are at the table with us this afternoon.

**Mr. J. A. Stranan (President, B. C. Chamber of Shipping):** Thank you, Mr. Chairman. I have three of my co-directors with me: Mr. Sutherland, Mr. Fellis and Mr. Richardson.

I might start first by repeating what seems to have been repeated by most of the other ones we have heard sitting here so far, that we were not made aware of what this meeting would be, what presentations, we did not even know that we would be in a position of making a presentation so we have come completely unprepared and we will be just speaking pretty well of the top of our heads.

First, I would like to mention what the B.C. Chamber of Shipping is. We are a British Columbia association representing 32 ship agents, owners and operators. We are an association which does primarily volunteer work from members out of our industry and we endeavour to develop and work on items which are of mutual interest to our industry.

We have several items which we are at present discussing with various government sectors. I will itemize some of those but before I do, perhaps I could make a general comment. We support very strongly the view that if government has a need to set regulations or enact legislation that we support, they should not do it in isolation nor develop it in isolation. They should discuss it with industry before it is actually developed. We seem to run into this time and time again where we have been given the information after the legislation or regulations have been completely drawn up. We have to try to seek it out and follow it before we have an opportunity to have any discussions at all.

Some of the points that we are presently discussing is the Pilotage Act which was developed some year ago, again in isolation, which we opposed right from the time it was first enacted. We understand that a new Pilotage Act is to be developed. We made a submission at that time, to the Honourable Jean Marchand with our views about what should be incorporated in the new Pilotage Act. We have asked for consultation in the development of the Canada Ports Act as a result of the Scott Report. Unfortunately, we have not had the opportunity here on the West Coast to have any discussions with government. We are, of course, anxiously awaiting the results of the Darling Report and some of the studies that were and are taking place.

## • 1620

Of course, we are very concerned about many areas of the Maritime Code, including the much-discussed Bill C-61. We have asked for withdrawal of Bill C-61 at the present time until some further discussion with industry on the West Coast can take place. Certainly there are a lot of areas within Bill C-61 that we are in agreement with but there are many areas we disagree with. However, rather than present a fragmented bill we have asked for the complete withdrawal until such time as we have had the opportunity to discuss it with government representatives.

## [Interprétation]

Nos prochains témoins sont de la *B. C. Chamber of Shipping*. M. J. A. Stranan en est le président et M. J. N. Edwards, l'administrateur. Ces messieurs sont-ils ici?

M. Stranan a une déclaration préliminaire, mais avant, je voudrais qu'il présente les trois messieurs qui sont avec nous cet après-midi.

**M. J. A. Stranan (président, B. C. Chamber of Shipping):** Merci, monsieur le président. Trois de mes co-directeurs m'accompagnent: M. Sutherland, M. Fellis et M. Richardson.

Je voudrais d'abord répéter ce qui a été dit par la plupart des autres témoins, à savoir que nous ne connaissons pas le but de ces réunions, les commentaires qu'on voulait entendre; nous ne savions même pas que nous pouvions présenter un mémoire. Nous sommes donc pas préparés, et nous devons parler sans note.

Tout d'abord, je voudrais expliquer ce qu'est la *B. C. Chambre of Shipping*. Nous sommes une Association de la Colombie-Britannique représentant 32 armateurs ou leurs agents. Nous sommes une Association de travailleurs bénévoles puisés à même notre industrie et nous cherchons à promouvoir ou à étudier des sujets d'intérêt commun.

En ce moment, nous discutons de plusieurs sujets avec différents secteurs du gouvernement. Je voudrais les énumérer, mais, avant, je voudrais faire une observation générale. Nous sommes convaincus que si le gouvernement sent le besoin de prescrire certains règlements ou d'adopter une loi que nous appuyons, il ne doit pas le faire tout seul. Il devrait en discuter avec l'industrie avant même leur élaboration. Il arrive maintes et maintes fois qu'on nous fournisse les renseignements après que la loi et les règlements soient complètement rédigés. Nous devons les découvrir nous-mêmes et en suivre les progrès avant qu'on ait l'occasion d'en discuter.

En ce moment, nous discutons de la Loi sur le pilotage qu'on a adopté il y a quelques années, toujours sans consultation, et à laquelle nous nous sommes opposés dès le début. Nous savons que l'on élaborera une nouvelle Loi sur le pilotage. Et nous avons présenté à l'honorable Jean Marchand les éléments qui, à notre avis, doivent être ajoutés à la nouvelle Loi sur le pilotage. A la suite du rapport Scott, nous avons demandé que l'on nous consulte sur l'élaboration de la Loi sur les ports canadiens. Malheureusement, dans l'Ouest nous n'avons pas eu l'occasion de discuter avec le gouvernement. Bien entendu, nous attendons impatiemment les conclusions du rapport Darling et des études qui ont été effectuées.

Le Code maritime. Bien entendu, bien des aspects du Code maritime nous préoccupent beaucoup, notamment le bill C-61 dont on parle tant. Nous avons demandé qu'on retire le bill C-61 jusqu'à ce que le gouvernement en ait discuté avec l'industrie de la côte Ouest. Évidemment, nous sommes d'accord avec bien des aspects du bill C-61, mais il y en a bien d'autres que nous rejetons. Cependant, au lieu de présenter un bill en pièces détachées, nous avons demandé son retrait complet pour nous permettre de discuter avec les représentants du gouvernement.



[Text]

One other area where we are presently involved in discussions is Canada Customs and a new set of regulations they have just proposed, including the bonding of ship agents. We are finding that it is rather difficult to achieve the requirements of the Customs people. We are also concerned about the new Customs Act which is being developed at the present time.

Time is short and we are involved here with a lot of subject matters. If you have any questions as to our feelings or our policy on any of the subjects I have mentioned which are presently being discussed, we will do our best to answer them.

**The Chairman:** Thank you very much, sir. I might mention that if any of the other members or directors wish to order, I would appreciate it if you would identify yourself for the benefit of our registers here.

**Mr. Stranan:** Before questions are asked, would any of my co-directors like to make any further statements? No? Thank you.

**The Chairman:** Thank you, sir.

**Mr. Huntington:**

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, back to C-61. It is generally agreed that the problem area in that act as far as the West Coast is concerned is that aspect of it which applies to Canadian bottoms on trade through the Panama. Do you have a concern with this aspect of that act?

**Mr. Stranan:** Yes, we do. We certainly are strong believers in the Canadian flag. We would like to see a Canadian fleet, providing it is competitive. We do not believe in a subsidized merchant marine, and we feel that restricting intercoastal trade to Canadian vessels would be restrictive; they would not be competitive. I think this has been proven in the Jones Act. That act has certainly done very little for intercoastal trade in the United States. As a matter of fact, it has worked very much to the benefit of the British Columbia forest industry.

**Mr. Huntington:** What time factors do you see as a problem in the assembly of cargo and in the acquisition of a suitable ship for a cargo that has a delivery date? We have a fairly good record on world markets for being able to deliver B.C. product within terms of delivery. Could you describe the problems you have in the assembly of a cargo and in the acquiring of a ship, and the problems you might have with the regulations as presently drafted?

**Mr. Stranan:** That is a pretty broad question because there are so many different types of cargo—if I understand your question correctly. If it was a matter of assembling a multi-cargo or a general cargo where there might be several small parcel lots of a variety of cargo, versus a large-sized term contract for full cargos of coal, there would be complete different answers to your question.

Maybe I am not understanding your question correctly.

• 1625

**Mr. Huntington:** Do you have concern in this area of being able to acquire a suitable ship at a time within the economic limits of cargo assembly? Maybe I am not wording it properly.

[Interpretation]

Nous sommes en train de discuter des douanes canadiennes et des nouveaux règlements proposés, notamment le cautionnement des agents maritimes. Nous découvrons qu'il est assez difficile de répondre aux exigences des douaniers. Nous sommes aussi préoccupés par la nouvelle Loi sur les douanes que l'on est en train de rédiger.

Nous n'avons pas beaucoup de temps et nous devons discuter d'un grand nombre de sujets. Si vous avez des questions à poser sur nos sentiments ou sur notre politique vis-à-vis des sujets que je viens de mentionner, nous tenterons d'y répondre de notre mieux.

**Le président:** Merci beaucoup monsieur. Si un autre membre ou directeur désire prendre la parole, je vous saurais gré de vous identifier aux fins du compte rendu.

**M. Stranan:** Je voudrais auparavant demander à mes co-directeurs s'ils veulent faire une autre déclaration? Non? Merci.

**Le président:** Merci monsieur.

Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci monsieur le président. Je reviens au bill C-61. On convient en général que la disposition du bill qui préoccupe la côte Ouest, c'est celle visant les navires canadiens qui empruntent le canal de Panama. Vous préoccupe-t-elle?

**M. Stranan:** Oui. Certainement nous croyons au pavillon canadien. Nous voudrions qu'il y ait une flotte canadienne pourvu qu'elle soit concurrentielle. Cependant nous ne croyons pas en une marine marchande subventionnée et nous estimons que si le transport intercoastier était limité aux navires canadiens, ceux-ci ne seraient pas concurrentiels. Cela a été prouvé par la Loi Jones. Il est évident que cette loi n'a pas beaucoup aidé au cabotage aux États-Unis. En fait, elle a plutôt profité à l'industrie forestière de la Colombie-Britannique.

**M. Huntington:** D'après vous, quels problèmes vous posera le délai de livraison lorsqu'il vous faudra réunir une cargaison et trouver un navire pour la transporter? La Colombie-Britannique a toujours été en mesure de livrer ses produits dans les délais fixés. Pourriez-vous nous décrire les problèmes auxquels vous faites face pour réunir une cargaison et trouver un navire, et ceux que pourraient entraîner les règlements actuels?

**M. Stranan:** C'est une question assez générale parce qu'il y a bien des genres de cargaison. Ma réponse sera complètement différente s'il s'agit d'une cargaison comprenant diverses marchandises plutôt que d'une cargaison en vrac d'un seul produit, le charbon, par exemple.

Je ne comprends peut-être pas votre question.

**M. Huntington:** Serez-vous en mesure de trouver un navire approprié dans les délais imposés à la réunion d'une cargaison? Peut-être que je formule mal ma question.

## [Texte]

**Mr. Stranan:** If a cargo is offering for movement from one coast of Canada to the other coast, and it is to be done on a competitive basis, normally the shipper or the operator would go on the open market to charter a vessel for that particular cargo. If he is confined to a Canadian flag vessel, where there are dictated rates and costs, it is obvious that the cargo is not going to move at the most economical rate. On the open charter market there may be several vessels prepared to bid on the movement of that cargo, and the shipper or the contractor may negotiate with any one or a number of those to obtain the best rate for the movement of the cargo. Is that an answer to your question?

**Mr. Huntington:** I guess it is as close as I will get.

You want to see a competitive situation for cargo moving. Under Bill C-61, what are the competitive problems you see with that aspect?

**Mr. Stranan:** The regulations that are being set to obtain a waiver to utilize a foreign-flag vessel are certainly cumbersome and restrictive if one is to be put in a position of being able to obtain the vessel. We are very doubtful and leary—as Capt. Gow put it—we are very highly suspect of some of the areas within the clauses of Bill C-61.

**Mr. Huntington:** “Restrictive,” could you explain that further for me?

**Mr. Stranan:** When the decision of obtaining a waiver for a vessel is left to the Governor in Council, we do not know how quickly he can react. If a charter is receiving bids from various owners to move the cargo, he has no knowledge of how long it is going to take him or how much it might cost him to obtain a waiver to be able to negotiate on that foreign-flag vessel. If we look at it in another way, too, there are many industries, some of which Capt. Gow mentioned, where they are moving in large quantities over a period of time, where they have to develop their contracts and their facilities over a period of years. That is only on the assumption that they will be able to obtain a suitable waiver, or obtain a Canadian vessel at a competitive price, before they can go ahead and develop those facilities and complete the contract.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Mr. Stranan, in your opening remarks you made some recommendations to the government with respect to the Pilotage Act. I wonder if you could outline to the Committee some of the most important of those recommendations?

**Mr. Stranan:** I could, but we have the Chairman of our Pilotage Committee here and I would much rather like that he answered the question. He is certainly much closer to the subject than I am, if you do not mind.

**The Chairman:** Could you identify yourself, Mr. Fellis?

• 1630

**Mr. Maurice Fellis (Co-Director, B.C. Chamber of Shipping):** Yes, Maurice Fellis. We addressed a brief to the previous Minister of Transport, outlined our objections to the present Pilotage Act, and made some suggestions on what we feel should be incorporated in any amendments to the act or any change in the act. Our prime concern is that although it is user pay—and we represent the users,—there

## [Interprétation]

**M. Stranan:** Pour transporter une cargaison d'une côte à l'autre d'une façon concurrentielle, l'expéditeur ou l'affrètement cherchera normalement à trouver un navire sur le marché libre. S'il est limité aux navires canadiens, pour lesquels il existe des tarifs et des coûts fixés, il est évident qu'il ne pourra transporter cette cargaison de la façon la plus économique. Sur le marché libre, plusieurs compagnies peuvent faire une offre et l'expéditeur ou l'affrètement peut négocier avec elles pour obtenir le meilleur prix. Est-ce que je réponds bien à votre question?

**M. Huntington:** Je crois que c'est la meilleure réponse que je puisse obtenir.

Vous voulez être dans une position concurrentielle pour le transport par cargo. Quels sont les problèmes posés par le Bill C-61 du point de vue de la concurrence?

**M. Stranan:** Les règlements exigeant l'obtention d'une autorisation pour utiliser un navire étranger sont certainement incommodes et restrictifs pour quiconque voulant obtenir ce navire. Comme l'a dit le capitaine Gow, nous mettons en doute le bien-fondé de certaines dispositions du Bill C-61.

**M. Huntington:** Pourriez-vous expliquer ce que vous voulez dire par restrictifs?

**M. Stranan:** Nous ne savons pas combien de temps il faudra au gouverneur en conseil pour décider d'autoriser l'usage d'un tel navire. Si divers propriétaires font des offres à un affrètement, ce dernier ne sait pas du tout combien il lui faudra de temps ou combien il lui en coûtera pour obtenir une autorisation afin d'être en mesure de négocier avec les propriétaires. Sous un autre aspect, aussi, il y a bien des industries, le capitaine Gow en a mentionnées certaines, qui doivent transporter une grande quantité de marchandises pendant un certain temps et qui doivent donc passer des contrats s'étalant sur quelques années. Elles doivent construire ces installations et remplir le contrat tout en n'étant pas certaines qu'elles obtiendront l'autorisation ou qu'elles pourront acquérir un navire canadien à un prix concurrentiel.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Dans votre déclaration d'ouverture, vous avez dit avoir fait des recommandations au gouvernement au sujet de la Loi sur le pilotage. Pourriez-vous faire part au Comité des recommandations les plus importantes?

**M. Stranan:** Je le pourrais, mais le président de notre comité sur le pilotage est ici aujourd'hui et je préférerais qu'il réponde à la question. Il connaît certainement mieux le sujet que moi, si vous me le permettez.

**Le président:** Pouvez-vous vous identifier, monsieur Fellis?

**M. Maurice Fellis (codirecteur, B. C. Chamber of Shipping):** Oui, Maurice Fellis. Nous avons présenté un mémoire à l'ancien ministre des Transports où étaient annoncées nos objections à la Loi actuelle sur le pilotage et certaines recommandations quant aux amendements pouvant y être apportés. Nous nous préoccupons surtout du fait que bien que ce soit les usagers qui paient, et nous les



[Text]

is no user say. What we would like to see is some right of appeal, some structure whereby we can have user involvement with the local pilotage authority. Under the current Pilotage Act, the manner in which it is presently enacted, there is an authority with representation on that authority from industry and the pilots themselves, and it might appear that that is a logical way of forming the authority. However, the members of the authority are appointed, and it is their understanding that they are not there representing industry or pilots, they are appointed by the Minister and they are not responsible to industry, that they cannot speak for industry at pilotage meetings, and so on, or can they convey matters of pilotage back to industry. So, we have an arm's length situation, and there is no provision in the Act for any dialogue between the pilotage authority and representatives of the users. That is one of our main objections.

There are lots of things lacking in the manner in which the present Act is administered, such as there is no recognition of management rights within the Pilotage Act. At the present time it is not clear who has the conduct of the vessel under the Act. There is no real provision for an apprenticeship system. There is reference to it, but there is no laid-down guidelines on what type of apprenticeship system there ought to be for pilots. We feel that in any amendments there should be some recognition given to specialized pilots, pilots who are knowledgeable in certain areas and who are used in those areas. Under the present method a pilot supposedly has knowledge of the full B.C. coast and all the ports and all the facilities therein, and the same pilot may not go back to that particular port for several years. Under the present administrative system there is no recognition given to the fact that someone with specialized local knowledge ought to be used in certain areas.

These are just a few of the objections that we have.

**Mr. Lumley:** Correct me if I am wrong, Mr. Chairman, but I would like to ask Mr. Fellis if the Pacific Pilotage Authority several years ago did not make some changes with respect to West coast shipping in terms—there are certain areas where you do not need a pilot, where it is not necessary to have a pilot on board. Is that not correct?

**Mr. Fellis:** No, the Act is quite specific. Pilotage is compulsory. I understand there are some American Flag vessels proceeding through B.C. waters which do not have a pilot on board. There is that provision within the rules of the local authority, but for foreign flag vessels, other than American coastal tugs, and so on, pilotage is just compulsory.

**Mr. Lumley:** For all coast shipping?

**Mr. Fellis:** For all foreign flag vessels.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I am tending to be a title curious about this intercoastal movement. It is so insignificant that I really wonder why you are concerned. Is it again psychological or is it again to retain the capacity to bring pressure to bear on the railways with respect to rates? Is it psychological, because there are half a dozen movements a year. You are not talking about an awful lot of business.

[Interpretation]

représentons, ils n'aient rien à dire. Nous aimerions que l'usager ait un droit d'appel, et qu'il puisse participer aux décisions de l'administration locale de pilotage. En vertu de la loi sur le pilotage, l'administration est composée de représentants de l'industrie et de pilotes et cela semble logique. Cependant, les membres de cette administration sont nommés par le ministre et ils croient qu'ils ne sont pas responsables devant l'industrie et les pilotes, qu'ils ne peuvent parler en leur nom lors des réunions ou qu'ils ne doivent pas leur faire part des questions de pilotage. Ils nous tiennent donc à distance et aucune disposition de la loi ne prévoit une consultation entre l'administration de pilotage et les représentants des usagers. C'est une de nos principales objections.

Il y a bien des lacunes dans l'administration actuelle, notamment, la loi sur le pilotage ne prévoit aucun droit de gestion. En vertu de la loi, on ne sait pas qui est vraiment chargé de gérer le navire. Elle ne prévoit pas non plus de système d'apprentissage. Elle le mentionne, mais elle ne stipule aucune directive quant au genre de système d'apprentissage qui devrait exister pour les pilotes. Nous croyons que dans les amendements, il faudra tenir compte des pilotes spécialisés, des pilotes qui ont une expérience dans un certain domaine et qui y travaillent. Selon la procédure actuelle, on suppose qu'un pilote connaît tous les ports et installations de la Colombie-Britannique et alors, qu'il peut très bien ne pas retourner à un certain port pendant plusieurs années. Selon la loi actuelle, on ne tient pas compte du fait qu'un pilote connaissant bien une certaine région devrait y travailler.

Ce ne sont que quelques-unes de nos nombreuses objections.

**M. Lumley:** Vous pouvez me corriger si je suis dans l'erreur, mais monsieur Fellis, l'administration du pilotage du Pacifique n'a-t-elle pas apporté certains changements sur la côte Ouest il y a plusieurs années pour exempter certaines régions du pilotage obligatoire.

**M. Fellis:** Non, la loi est très précise. Le pilotage est obligatoire. Je crois que certains navires américains naviguant dans les eaux de la Colombie-Britannique n'ont pas de pilote breveté à bord. Cette exemption est prévue dans les règlements de l'administration locale, mais pour tous les navires étrangers, sauf les remorqueurs américains sur la côte, le pilotage est obligatoire.

**M. Lumley:** Pour tout le cabotage?

**M. Fellis:** Pour tous les navires étrangers.

**Le président:** Merci monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** La question du cabotage par le canal de Panama m'intrigue un peu. C'est tellement minime que je me demande pourquoi vous vous en préoccupez. Est-ce psychologique ou voulez-vous garder la possibilité d'exercer des pressions sur les chemins de fer pour qu'ils réduisent leurs tarifs? C'est peut-être psychologique parce qu'il y a environ six cargaisons par année. On ne parle pas d'un commerce important.

[Texte]

**Mr. Stranan:** If it is relatively insignificant, and I agree with you it is not a major shipping movement or direction, then why legislate for it? What is the problem? What does Bill C-61 or the intercoastal trade—who wants it?

**Mr. Forrestall:** I do.

**Mr. Stranan:** Why?

**Mr. Forrestall:** Well, you gentlemen are businessmen, and does it not seem remotely worthwhile to you that we attempt to find some way of recapturing the \$2.7 billion annually we pour offshore for the coast of moving our goods out of Canada and our imports into Canada. I am not being facetious about this, I am being deadly serious, it is a hell of a lot of dollars. It must have some substantial impact on our balance of payments situation. It must cost us in the long run substantially more than 2.7 billion dollars, because it does interfere with the levels of trade we have in relationship to our balance of payments problem. Is that not worth going after?

**Mr. Stranan:** The figures that you are mentioning, those are what figures? They do not mean very much. Are those freight figures that are paid for movement of cargoes...

• 1635

**Mr. Forrestall:** Yes.

**Mr. Stranan:** ... away from Canada?

**Mr. Forrestall:** And into Canada on foreign flag vessels.

**Mr. Stranan:** So you are now not referring to the intercoastal trade of Bill C-61, you are talking about trade to and from Canada at large?

**Mr. Forrestall:** Significantly in those figures I guess would be the 50 or 60 movements intercoastal in the last eight or ten years. These are annual figures.

**Mr. Stranan:** We certainly are not convinced that Canadian flag fleets can compete on the international market. If we are going to have to pay for a subsidized Canadian fleet, it is going to cost the taxpayer money.

**Mr. Forrestall:** What about the 2.7 billion dollars? You gentlemen fix charters for your companies, so you are agents of somebody in New York or London one hour and the next hour it might be Tokyo. You are part of an industry, a highly respected business, and a business with which I am not unfamiliar on the East Coast, but it just seems to me that there must be some method of recapturing some of it so it will flow to our benefit.

**The Chairman:** Mr. Ron Sutherland.

**Mr. R. Sutherland (Vice-President, B.C. Chamber of Shipping):** I think we are talking about two different things. I think you are talking about \$2.7 billion for offshore trade; we are also talking about intercoastal trade. I think we are talking about two entirely different things.

**Mr. Forrestall:** Yes, they are different things. I agree with you.

**Mr. Sutherland:** I think there might be much justification for Canadian flag under various circumstances. However, I think there are a lot of steps in between that should be considered.

[Interprétation]

**M. Stranan:** Si c'est si minime, et je conviens avec vous que ce n'est pas un transport maritime important, pourquoi légiférer à ce sujet? Quel est le problème? Pourquoi le bill C-61 légifère-t-il sur le cabotage; qui en veut?

**M. Forrestall:** Moi.

**M. Stranan:** Pourquoi?

**M. Forrestall:** Eh bien vous êtes des hommes d'affaires et d'après vous ne vaut-il pas la peine de tenter de récupérer les \$2.7 milliards que nous dépensons chaque année pour l'exportation de nos marchandises et l'importation au Canada. Je ne plaisante pas, je suis très sérieux, c'est un montant énorme. Il doit avoir une influence considérable sur notre balance des paiements. En fin de compte, cela doit nous coûter beaucoup plus de \$2.7 milliards, parce que cela nuit à nos échanges commerciaux. Cela ne vaut-il pas la peine de s'en occuper?

**M. Stranan:** D'où viennent ces chiffres que vous mentionnez? Ils ne veulent pas dire grand-chose. S'agit-il des frais imposés au transport des cargaisons...

**M. Forrestall:** Oui.

**M. Stranan:** ... à l'étranger?

**M. Forrestall:** Et au Canada par les navires étrangers.

**M. Stranan:** Vous ne parlez donc pas du cabotage aux termes du Bill C-61, vous parlez des échanges entre le Canada et les pays étrangers?

**M. Forrestall:** Ce montant comprend les 50 ou 60 déplacements intercotiers qui ont lieu au cours des huit ou dix dernières années. Ce sont des chiffres annuels.

**M. Stranan:** Nous ne sommes certainement pas convaincus du fait que les navires canadiens peuvent faire concurrence sur le marché international. S'il nous faut subventionner la flotte canadienne, cela coûtera cher aux contribuables.

**M. Forrestall:** Et que pensez-vous des \$2.7 milliards? Vous affrêtez des cargos pour vos sociétés, vous êtes les agents d'une société de New York ou Londres à un moment donné, et ensuite d'une compagnie de Tokyo. Vous faites partie d'une industrie, une industrie très respectée, et une industrie que je connais pour ce qui est de la côte est, mais il me semble qu'il doit y avoir une façon de récupérer une partie de ce montant.

**Le président:** Monsieur Ron Sutherland.

**M. R. Sutherland (vice-président, B.C. Chamber of Shipping):** Nous parlons de deux choses différentes. Vous parlez d'un montant de \$2.7 milliards pour le commerce étranger, tandis que nous parlons de cabotage. Nous parlons de deux choses entièrement différentes.

**M. Forrestall:** Oui, je suis d'accord avec vous, ce sont deux choses différentes.

**M. Sutherland:** J'estime qu'il est justifié d'imposer le pavillon canadien dans certaines circonstances. Cependant, il faudrait tenir compte de bien des situations spéciales.



[Text]

The Canadian Wheat Board, for example, sells all the wheat out of Canada on an F.O.B. or an F.A.S. basis, so that the receiving country is the one that brings its ships in here for the cargo. We have Canadian operators of ships, not necessarily Canadian flag ships, but we have Canadians operating the ships, such as Canadian Transport, Anglo Canadian Seaboard and what have you. This is off Frisco. These people cannot even bid on that cargo because it is sold by our Canadian Wheat Board on a term of sale that does not allow them even to participate in that traffic at all. Maybe this is what we should be taking first, before we get further down the line.

This happens also in the coal trade. The coal out of Roberts Bank, 90-some-odd per cent undoubtedly goes to Japan. It also happens in the sulphur trade: concentrates, potash and what have you; invariably they are sold on the same basis so that the Canadian operator cannot even participate in the shipment of unrefined natural resources out of Canada. I think there is a great justification for that, and I think the same justification can be made for Canadian flag, the economics and—I do not know.

**Mr. Forrestall:** I agree with you. I think you are absolutely right.

**Mr. Sutherland:** There is a step in between, and I think we are confusing intercoastal with offshore. The figures you are quoting are offshore figures.

• 1640

**Mr. Forrestall:** Of course they are, because there is nothing intercoastal. You are not moving an ounce of goods between one British Columbia port and another British Columbia port, except in a Canadian bottom. Mind you, you have a hell of a lot of places where there are not good railways and rail roads going in and I recognize that.

Now the other question is probably something that has to be dealt with in the terms of an UNCTAD conference or something of that nature, but it is there. You have identified two areas and I appreciate that.

**Mr. Sutherland:** South America is another prime example of national flag carriers controlling the cargo. I think it is something that we should be concerned with. But this is not covered under Bill C-61. This is something else. The Darling Report that got a lot of press a year or two ago and seemed to be very much a factor, now seems to have been forgotten. We are not hearing anything about it now. It would be interesting to know what the status is of the report.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Stranan.

**Mr. Stranan:** I would just like to make one more comment generally on Bill C-61 in an area that we are quite concerned with, and that is as it relates to the cruise traffic on this coast. The coastal section of that bill will, in effect, as it now reads, stop all the coastal cruise traffic now taking place, particularly during the summer season from Vancouver up to Alaska, from Vancouver down to Mexico and to a much lesser extent, to complete round-the-world cruises.

[Interpretation]

Par exemple, la Commission canadienne du blé livre franco-port ou franco-quai tout le blé qu'elle vend à des pays étrangers. Donc, le pays acheteur envoie ici ses navires qui doivent prendre la cargaison. Nous avons des compagnies de transport canadiennes, pas nécessairement des navires canadiens, mais il y a des compagnies canadiennes comme *Canadian Transport*, *Anglo Canadian Seaboard*, etc. Elles se trouvent près de San Francisco. Ces gens ne peuvent même pas faire des offres pour cette cargaison parce que selon les conditions de vente imposées par la Commission canadienne du blé, ils ne peuvent même pas participer à ce trafic maritime. Nous devrions peut-être nous occuper tout d'abord de cette situation, avant d'aller plus loin.

C'est la même chose pour le transport du charbon, puisque 90 p. 100 du charbon extrait de Roberts Bank est expédié au Japon. C'est la même chose pour le soufre, la potasse, etc. Tout est vendu aux mêmes conditions, et la compagnie canadienne ne peut même pas participer au transport des ressources naturelles brutes à l'extérieur du Canada. J'estime que c'est justifié, et que le pavillon canadien est aussi justifié; pour ce qui est de la rentabilité, je ne sais pas.

**M. Forrestall:** Je suis d'accord avec vous. Vous avez entièrement raison.

**M. Sutherland:** Il y a une situation mitoyenne, je crois que nous confondons le cabotage avec le transport à l'étranger. Les chiffres que vous citez concernent le transport à l'étranger.

**M. Forrestall:** Bien entendu, parce que le cabotage n'existe pas. Vous ne pouvez même pas transporter une once de marchandise entre un port de la Colombie-Britannique et un autre, sans vous servir d'un navire canadien. Je conviens qu'il y a bien des endroits où le chemin de fer ne peut être utilisé de façon efficace.

En ce qui concerne l'autre problème, il faudrait probablement en discuter lors d'une réunion de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement ou quelque chose du genre, mais il existe quand même. Vous avez identifié deux domaines différents et je vous en sais gré.

**M. Sutherland:** L'Amérique du Sud est un autre exemple de pays dont les navires nationaux contrôlent le transport par cargo. Je crois que c'est quelque chose dont nous devrions nous préoccuper. Le Bill C-61 n'en tient pas compte. Le rapport Darling, dont ont beaucoup parlé les journaux il y a un an ou deux et qui semblait satisfaire la majorité, semble maintenant être tombé dans l'oubli. Nous n'en entendons plus parler. Il serait intéressant de savoir ce qui est arrivé de ce rapport.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Stranan.

**M. Stranan:** J'aimerais seulement faire une autre observation générale au sujet d'une disposition du Bill C-61 qui nous préoccupe beaucoup, celle qui touche les croisières sur la côte. En réalité, l'article du bill sur le cabotage mettra fin à toutes les croisières effectuées à l'heure actuelle sur les côtes, surtout pendant l'été de Vancouver jusqu'en Alaska, de Vancouver jusqu'à Mexico et, dans une moindre mesure, les croisières autour du monde.

[Texte]

This particular trade brings a tremendous amount of tourist dollars into Vancouver and to other British Columbia ports and cities and also into the Yukon. I do not know the figures. I do not have them with me. I have read them, but there are multi-millions of dollars of tourist money that comes into our country because of them. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Lee.

**Mr. Lee:** I just have one question. It is regarding this intercoastal trade again.

Assuming that you, gentlemen, are right—I am still not convinced—but assuming it does have this competitive price against rail, would you agree with Captain Gow that to do it by regulation, pursuant to Section 85, is not adequate. Do you agree with that proposition? You have mentioned bulk types of cargo. That type of regulation, as I understand it, could cover say the forest industry. Do you feel that that is inadequate?

**Mr. Stranan:** We are suspect of that particular area of the act as well. We do not know how difficult it is going to be to obtain the waivers that are provided under that particular section, or if there is going to be a substantial cost involved to the detriment of competing vessels.

I think you want to make some comment on that too, Mr. Richardson.

**Mr. M. Richardson (Co-Director, B.C. Chamber of Shipping):** It ties, perhaps, into this general discussion, but I felt that I should correct what I think is a misapprehension on the part of some of you, gentlemen, and that is that Canadian industry is not aware of . . .

**The Chairman:** I am sorry, sir. Maybe you should identify yourself.

**Mr. Richardson:** I did. I am sorry. I think I did.

**The Chairman:** Sorry about that. My mistake.

**Mr. Richardson:** We have an industry that I think as Canadians we should be rightfully proud of. We have perhaps become the most astute chartering nation in the world. There is a large segment of financiers abroad who build vessels for the sheer joy of building them, and they charter them to people like us. Now we get into a philosophical argument: should you own company cars or lease cars? This is really what the name of the game is. And if it is made attractive one way or another for us to be in the Canadian flag business, we will be in it. My company was involved with the ownership of 21 of the ships at the end of the war. We own vessels, parts of vessels of foreign flag today.

As was pointed out by one of the earlier speakers as we came in, this question about crew costs is an old myth. The costs today are generally levelling out. But the advantage is a tax advantage and there is just no question about it. Now, whether that has to come in the form of a subsidy or some tax relief, if it is made attractive, we will be in it. There is just no question about it.

[Interprétation]

Ce commerce apporte beaucoup d'argent à Vancouver, dans d'autres ports de la Colombie-Britannique et aussi au Yukon. Je ne connais pas les chiffres. Je ne les ai pas avec moi. Je les ai vus, mais ces croisières amènent des millions de dollars au pays. Merci.

**Le président:** Merci. Monsieur Lee.

**M. Lee:** J'ai seulement une question à poser au sujet du cabotage par le canal de Panama.

En supposant que vous ayez raison, et je ne suis pas encore convaincu, mais en supposant que ces prix soient plus avantageux que ceux du chemin de fer, seriez-vous d'accord avec le capitaine Gow pour dire qu'il n'est pas approprié de régler le problème au moyen de règlement conformément à l'article 85. Êtes-vous d'accord avec cette proposition? Vous avez mentionné le transport de cargaisons en vrac. Si j'ai bien compris, ce genre de règlement pourrait viser disons l'industrie forestière. Croyez-vous que c'est une mauvaise façon de procéder?

**M. Stranan:** Nous mettons aussi en doute le bien-fondé de cette disposition de la loi. Nous ne savons pas s'il sera facile d'obtenir les autorisations prévues en vertu de cet article, ou si cela entraînera des frais considérables au détriment des navires.

Vous voulez aussi faire une observation là-dessus, monsieur Richardson.

**M. M. Richardson (Codirecteur, B.C. Chamber of Shipping):** Cela contredit peut-être ce que vous avez dit, mais je voudrais apporter une correction parce que certains d'entre vous semblent croire que l'industrie canadienne n'est pas au courant . . .

**Le président:** Je suis désolé, monsieur. Vous devriez peut-être vous identifier.

**M. Richardson:** Je l'ai fait. Je crois que je l'ai fait.

**Le président:** Excusez-moi, je me suis trompé.

**M. Richardson:** Les Canadiens devraient être fiers de leur industrie. Nous sommes peut-être devenu le pays le plus avisé du monde pour ce qui est de l'affrètement des navires. Une grande partie des financiers étrangers construisent des navires pour le plaisir de le faire, et ce sont des gens comme nous qui les affrètent. Il s'agit maintenant d'une discussion de principe: la compagnie devrait-elle posséder ses propres navires ou en louer? C'est vraiment ce dont il s'agit. S'il est avantageux pour nous d'affréter des navires canadiens, nous le ferons. La société que je représente est devenue propriétaire de 21 navires à la fin de la guerre. Nous possédons des navires et nous avons des parts dans des navires, battant pavillon étranger.

Comme l'a indiqué un des premiers porte-parole, la question des frais afférents aux équipages est un vieux mythe. A l'heure actuelle ces frais se sont stabilisés. Mais il pourrait certainement y avoir des avantages fiscaux. Que ce soit par une subvention ou une déduction fiscale, s'il devient avantageux pour nous de nous servir des navires canadiens, nous le ferons. C'est certain.



[Text]

I just wanted to mention one other thing. You touched on the other part of point one that was very relative. If you are going to try to get us into the business, you have to help us by creating a climate, not by legislating us to death. But, as was said, let us have the opportunity of at least quoting equally on Canada's grain shipments. If we are going to give gift cargoes away, let the Canadian entrepreneur have his kick at the cat.

As it stands today, we are precluded from so many cargoes. The minerals of this land, the coal out of British Columbia, all go away on f.o.b. sales and we cannot compete. Canadian transport companies have found themselves in a shattering position this year and would love to get their hands on some of the good Canadian products and they cannot even get them. So it is not that we are not attuned to what is going on; we are very much aware of it and would like to get on the bandwagon.

On this question of the intercoastal trade, I just wanted to put in this one little lick, and that is the fact that I am concerned, as one operator, when we are talking about coastal-intercoastal, that I do not want to see it down played, based on the past, because we have the Arctic. There are all sorts of possibilities in the Arctic. That is coastal as much as anything. We have two coasts and you can get at the Arctic both ways.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee.

**Mr. Lee:** May I ask for clarification? You would basically agree with the position of Captain Gow that you would much rather see it embodied in the act as opposed to being done by regulation?

**Mr. Stranan:** Yes, yes.

**Mr. Lee:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, with your permission I would like to direct a question to Mr. Richardson. Could he be a little bit more direct and explicit on the incentives that would be needed for a Canadian-constructed-operated-manned coastal structure in the shipping industry? You said that maybe a tax incentive would do it. Could you be more explicit?

**Mr. Richardson:** I am sorry, I can only be explicit based on the facts today and not on what might happen. I would not put anything into it today because there is not enough trade to sustain it. I could not even recommend the government getting into it, but that is my own personal view. I do not think there is enough intercoastal trade between the East Coast and the West Coast. There is not enough trade to sustain any kind of operation. As one of you gentlemen said: I do not know what you will bring back. Well, that is true. Whatever ship goes, it has to come back, and if you are going to take a ballast load back from the East Coast, you are out of business. Who is going to pay for that? I do not know. We have already agreed on this coast-wise world-wide. They are two different things. Coast-wise, I do not think there is anything that could induce us to go into the coast-wise trade—intercoastal.

[Interpretation]

Il y a encore une chose sur laquelle je veux revenir. Vous avez fait allusion à un autre aspect très important du premier point. Si vous voulez nous aider, vous devez instaurer un climat qui nous est favorable et non pas nous abattre à coup de lois. Comme on l'a dit, il faut au moins nous donner une chance égale de présenter des soumissions pour les envois de céréales canadiennes. S'il faut faire des cadeaux, que les entrepreneurs canadiens aient leur part.

Dans la situation actuelle, plusieurs envois nous sont interdits. Les produits miniers du pays, le charbon de la Colombie-Britannique sont envoyés franco-port, et dans ce cas nous ne sommes pas en mesure de faire concurrence aux étrangers. Les compagnies de transport canadiennes se retrouvent dans une situation très difficile cette année et voudraient bien avoir accès aux produits canadiens. Malheureusement, cela leur est impossible. Le problème n'est donc pas que nous ne savons pas ce qui se passe; au contraire, nous savons très bien ce qui se passe et nous voudrions avoir notre part du gâteau.

En ce qui concerne le cabotage, je ne puis résister à l'envie de faire cette dernière remarque. En tant que navigateur moi-même, je n'aime pas beaucoup entendre les gens minimiser son importance en se fondant sur l'expérience passée. Il y a encore l'Arctique. Il y a toutes sortes de possibilités dans l'Arctique. La région se prête au cabotage autant qu'ailleurs. Les deux côtes donnent sur l'Arctique.

**Le président:** Je vous remercie. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Puis-je demander une explication? Fondamentalement, vous êtes d'accord avec l'attitude du capitaine Gow qui préfère que tout cela soit inclus dans la loi plutôt que dans les règlements?

**M. Stranan:** Oui.

**M. Lee:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur McCain.

**M. McCain:** Si vous le permettez, monsieur le président, je vais m'adresser à M. Richardson. Pourrait-il être un peu plus explicite concernant les mesures d'encouragement qui seraient nécessaires pour susciter une industrie du cabotage qui utiliserait des bateaux construits au Canada, des marins canadiens, qui relèverait de Canadiens de façon générale? Songe-t-il à des mesures fiscales, par exemple?

**M. Richardson:** Je dois me fonder sur la situation qui existe aujourd'hui, non pas sur des hypothèses. Dans le contexte actuel, je n'y consacrerai pas tellement de fonds puisqu'il n'y a pas suffisamment de commerce pour lui permettre de se maintenir. Je ne recommanderais pas au gouvernement de se lancer dans cette entreprise. C'est une opinion personnelle. Je ne crois pas qu'il y ait suffisamment de cabotage d'une côte à l'autre. Je pense que c'est l'un de vous qui s'est posé la question de savoir quelles marchandises pourraient être rapportées. C'est vrai. Lorsqu'un navire fait un voyage, il faut penser au retour. Si le navire est sur lest, il n'y a pas grand argent à faire. Qui doit payer dans ce cas? Je ne sais pas. Nous avons déjà convenu que le cabotage simple et le cabotage illimité sont deux choses différentes. Il n'y a rien qui nous encourage à faire du cabotage illimité.

[Texte]

**An hon. Member:** Intercoastal, east-west?

**Mr. Richardson:** East-west, west-east, no. There might be if some smelters develop in, say, Northern Newfoundland or Labrador. If ore is going to come out or something of that nature, then that might be something that would be worth looking at. But right now it is too premature.

**Mr. McCain:** All right. Is this because the railroad is prepared to meet any rate that anybody sets, or is it because you think there is not a sufficient volume of business?

**Mr. Richardson:** I think it is because there is not a sufficient volume of business in my limited sphere of activity, that is a full-size ship. You are talking about 10,000 or 15,000 tons of cargo. It is just not there. Some of the others have tried a liner service. Saguenay had it; Canadian Transport had it for a time, and it gradually petered out. It just could not be supported in view of rates, obviously.

**Mr. McCain:** Then it would take a tremendous incentive to make that type of business available.

Now, let us go off-shore. What happens off-shore? Where do you stand there? What incentives are required if we were to have ships engaged in the international trade?

• 1650

**Mr. Richardson:** Well, there would have to be, first of all, some clarification of the rules, for example, some easement as far as... if we are going to acquire a merchant fleet overnight, we can buy ships. That is no difficulty. But there is this question about import duties. These things all have to be considered in the light of the time.

What incentives? It is just a question of sitting down with a pencil and a piece of paper and saying we have to shave. If we were to get tax relief, the ability to write off in a reasonable period such as we can get in other countries... it is an impossible thing for me as an individual to answer sitting right here. There are incentives; yes, that would help. They have to be in the field of taxation.

**Mr. McCain:** But you are willing to talk about it.

**Mr. Richardson:** Oh, yes.

**Mr. McCain:** It is not an impossibility.

**Mr. Richardson:** Oh, I have been down to Ottawa so many times to talk about it. I will go down there tomorrow if there is something to talk about.

**Mr. McCain:** What do you mean you have been trying to talk about it? Could you explain that.

**Mr. Richardson:** It has not been the policy of the government since the war to encourage Canadians owning ships. I think that is a fair statement. We can go back to the escrow monies, the sale of the ships at the end of the war and so on but we were so frozen and we were so restricted that we could not really go off-shore until we could sell our escrow money and get rid of it, so that is what we did. But I do not think the climate has been there.

For example, the Canadian government has gone into partnership on the construction of a new ice-strengthened vessel for the northern service. We were down discussing that very matter even before the contract was let because, surprisingly enough, we have had ships in the Arctic already, chartered on the West Coast. Little old Vancouver, we are still in the shipping business and we have ships loading in Malerualik regularly and also exploring up in

[Interprétation]

**Une voix:** De l'est à l'ouest?

**M. Richardson:** De l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est. S'il y avait des raffineries dans le nord de Terre-Neuve ou au Labrador, ce serait différent. S'il y avait du minerai de fer, quelque chose serait possible. Pour l'instant, c'est trop tôt.

**M. McCain:** Croyez-vous que la raison en est que les compagnies de chemin de fer sont prêtes à fixer un taux plus bas que n'importe qui d'autre, ou que le volume d'affaires n'est tout simplement pas suffisant?

**M. Richardson:** Je pense qu'il n'y a tout simplement pas suffisamment de volume pour les gros bateaux comme le mien. Je parle des bateaux de 10,000 à 15,000 tonnes de cargo. Certaines compagnies comme la *Saguenay* et la *Canadian Transport* ont instauré des services réguliers pour un temps, mais il n'ont pas duré. De toute évidence, les taux n'étaient pas suffisants.

**M. McCain:** Il faudrait donc des mesures extrêmement vigoureuses pour susciter une telle industrie.

Quelle est la situation dans la navigation au long cours? Quelles seraient les mesures nécessaires pour que nos navires s'y engagent?

**M. Richardson:** Il faudrait d'abord que les règles soient précisées davantage. Il faudrait adoucir... Si nous voulons avoir une marine marchande rapidement, nous pouvons acheter des navires. Il n'y a pas de problème. Il reste la question des droits d'importation. Tout cela dépend du temps qu'on a.

Vous avez parlé de mesure à prendre. C'est simplement une question de coupure. En matière fiscale, il faut que nous ayons la possibilité d'amortir les montants sur une période raisonnable comme dans d'autres pays; de toute façon, je suis bien mal placé pour vous répondre. Il y a certainement des mesures qui peuvent aider. Il faut que cela soit dans le domaine fiscal.

**M. McCain:** Mais vous êtes prêt à en discuter.

**M. Richardson:** Parfaitement.

**M. McCain:** Ce n'est pas impossible.

**M. Richardson:** Je suis allé à Ottawa tellement souvent pour en parler. Je suis prêt à y retourner demain s'il y a quelque chose à discuter.

**M. McCain:** Vous voulez dire que vous avez déjà eu des discussions à ce sujet?

**M. Richardson:** Depuis la guerre, le gouvernement n'a pas eu pour politique d'encourager les Canadiens à avoir des navires. Je pense qu'on peut l'affirmer. Nous pouvons remonter à l'argent qui étaient détenu par fidéicommis, à la vente de nos navires après la guerre; nous étions tellement restreints dans notre activité à ce moment-là, que nous ne pouvions pas acheter des navires au long cours sans d'abord régler cette question de l'argent détenu par fidéicommis. C'est ce que nous avons fait, mais le climat n'a tout simplement pas été favorable depuis.

Par exemple, le gouvernement canadien a créé une société pour la construction d'un nouveau navire résistant aux glaces en vue de la navigation dans le Nord. Nous avons eu l'occasion de discuter de ce projet avant que le contrat ne soit donné parce que nous avions déjà des navires dans l'Arctique affrétés sur la côte Ouest. Cette bonne vieille ville de Vancouver n'est pas perdue à la navigation. Nous avons des navires qui chargent réguliè-



[Text]

Little Cornwallis, and being in that area and working with the group that we have been working with on it. So we know something about the area. We did discuss this and we felt the vessel that was being contemplated was terribly... but this again, you see, is not nationalistic, just strictly dollars and cents, which is kind of fundamental to us; it cost the Canadian taxpayer one hell of a lot of money for that ship. Economically, if it is a good proposition, maybe it is going to be written off as an experimental thing.

**Mr. McCain:** If you went to Ottawa to discuss this you must have had details to work with.

**Mr. Richardson:** Oh, yes.

**Mr. McCain:** Are they available to this Committee or any member...

**Mr. Richardson:** Not yet. I did not come prepared with them, I am sorry. I could have brought them...

**Mr. McCain:** No, I do not mean right this minute but...

**Mr. Richardson:** Yes, I can produce information that would be available. But the point was that we did not realize how far—and with all due respect to the people I have been discussing matters with in Ottawa, the matter had gone further with Exxon than we were aware of and the government was not in a position to get further involved. So that was basically the truth of the matter.

**Mr. McCain:** Were you consulted in advance as a group or as individuals about the content of the act or about the regulations before they were formed or are you familiar with the regulations as they have been formed, as you have seen them? Anybody.

**The Chairman:** Mr. Stranan.

**Mr. Stranan:** Are you talking now about Bill C-61?

**Mr. McCain:** Bill C-61 prior to its being tabled. Were you consulted one, two years ago?

**Mr. Stranan:** No, sir, we were not.

**Mr. McCain:** Were you consulted about the regulations?

**Mr. Stranan:** We received a copy of the regulations about two months ago if I recollect correctly. As a matter of fact, Bill C-61 is not an easy document to obtain, not on the West Coast anyway.

**Mr. McCain:** You received a copy of the regulations from the government, did you?

**Mr. Stranan:** Yes. I am trying to recollect now where we did receive a copy of the regulations from and quite truthfully I cannot...

**An hon. Member:** The Coast Guard.

**Mr. Stranan:** The Coast Guard? Oh, O.K.

**Mr. McCain:** The government has not given them to the Committee yet; that is why I asked if you had any.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain. For information, I believe there are many copies of Bill C-61 available; just contact your M.P. I do not know of any restrictions on that bill.

[Interpretation]

rement à Malerualik, qui font de l'exploration à Little Cornwallis et dans cette région. Nous connaissons très bien ce projet. Nous en avons discuté et nous avons trouvé que le navire projeté coûtait terriblement... Ce n'est pas une question de nationalisme mais une question de dollars. C'est très important pour nous. Il va en coûter très cher au contribuable canadien pour ce navire. Sur le plan économique, il est peut-être justifié; pour ce qui est des coûts, on considérera peut-être que c'est un projet expérimental.

**M. McCain:** Lorsque vous êtes allé discuter de ce projet à Ottawa vous aviez tous les détails.

**M. Richardson:** Certainement.

**M. McCain:** Le comité ou ses membres peuvent-ils y avoir accès...

**M. Richardson:** Pas maintenant. Je ne m'étais pas préparé pour cette question. Je n'ai pas les chiffres avec moi...

**M. McCain:** Je ne veux pas dire maintenant...

**M. Richardson:** Je puis obtenir ces renseignements pour vous certainement. Il faut dire cependant que nous n'avions pas réalisé jusqu'à quel point les choses étaient avancées. Je ne veux pas discréditer les gens avec qui j'ai discuté de cette question à Ottawa, mais les pourparlers avec Exxon étaient plus avancés qu'on nous l'avait dit et le gouvernement n'était pas prêt à s'engager davantage. C'est ce qui s'est passé en réalité.

**M. McCain:** Avez-vous été consulté collectivement ou individuellement concernant le contenu de la loi ou des règlements avant qu'ils n'aient été établis et connaissez-vous ces règlements? La question s'adresse à celui qui peut y répondre.

**Le président:** Monsieur Stranan.

**M. Stranan:** Vous parlez du Bill C-61?

**M. McCain:** Avez-vous été consulté, il y a un an ou deux, avant qu'il ne soit déposé?

**M. Stranan:** Nous ne l'avons pas été.

**M. McCain:** Et en ce qui concerne les règlements?

**M. Stranan:** Nous avons reçu un exemplaire des règlements il y a deux mois environ si je me souviens bien. En passant, il faut dire que le Bill C-61 n'est pas facile à obtenir, du moins, pas sur la côte Ouest.

**M. McCain:** C'est le gouvernement qui vous a envoyé un exemplaire des règlements?

**M. Stranan:** J'essaie de me souvenir de qui nous avons reçu cet exemplaire; je dois vous avouer que j'ai bien du mal...

**Une voix:** De la garde côtière.

**M. Stranan:** De la garde côtière? Très bien.

**M. McCain:** Le gouvernement n'en a pas encore remis d'exemplaires au comité. Voilà pourquoi je vous pose la question.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McCain. Pour votre gouverne, je vous signale qu'il y a plusieurs exemplaires du Bill C-61 disponibles. Vous n'avez qu'à communiquer avec votre député. Je ne crois pas qu'il y ait de restrictions imposées en ce qui concerne ce bill.

[Texte]

**Mr. Stranan:** We cannot get any on the West Coast.

**The Chairman:** Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** Mr. Chairman, I have a few questions here. I was going to start out with the merchant marine but, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Stranan a question. There was some mention made by a member of your group that you make many trips to Ottawa. Was it not your prerogative to appear before our Committee to make representations when we were having the hearings in Ottawa on Bill C-61?

**Mr. Stranan:** I think you attended some of those meetings, did you not?

**Mr. Richardson:** No. To answer the question very specifically, if I may, no we were not. Nobody from the West Coast was invited to attend any of these hearings.

**Mr. Harquail:** No but Mr. Stranan started off by saying quite clearly that you were opposed to Bill C-61 and I am wondering if such an astute group on the West Coast would not have come down and made their position clear to the Committee when we had the hearings on Bill C-61.

**Mr. Stranan:** We did not even know there were any hearings. What hearings? I bought a copy through Jim Burke in Ottawa. He said, Have you read any of the transcripts of the hearings of the Steering Committee? I said, What is that? He explained what it was and said he could see that we got some. So we received copies, and that was as recently as two weeks ago.

**Mr. Harquail:** The SIU were there and the Dominion Marine, and various other groups. Are you people affiliated with the marine association?

• 1655

**Mr. Richardson:** No. I happen to know the Dominion Marine because I have spent considerable time in the East, but it is not known out here. It does not go beyond the Lakehead.

**Mr. Harquail:** Just for the record, Mr. Stranan, what is your group's position with regard to the merchant marine question? Is your group opposed to this?

**Mr. Stranan:** A merchant marine?

**Mr. Harquail:** The question of a Canadian merchant marine.

**Mr. Stranan:** I think that question has already been adequately answered, has it not?

**Mr. Harquail:** Are you opposed to that concept for Canada, or would your group be in favour of it?

**Mr. Stranan:** We are not basically opposed to a Canadian merchant marine, provided it is a competitive and viable organization and not a highly subsidized one.

**Mr. Harquail:** Sitting here today I have heard many of the people say that everybody has time constraints, and everybody has led off by saying they did not have time to prepare. You know, we left a very busy schedule to come out and hear you. I am wondering what your position is. Do you feel our coming out here is effective and beneficial and worth while? I am wondering if you people are as knowledgeable as I have the impression you are; if you would be ready at any time to discuss with us, as you have been doing just now, the problems as you see them.

[Interprétation]

**M. Stranan:** Nous ne pouvons avoir d'exemplaires sur la côte Ouest.

**Le président:** Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je n'ai que quelques questions à poser. J'allais aborder le sujet de la marine marchande, monsieur le président, mais je vais d'abord poser une question à M. Stranan. Un membre de votre groupe a parlé de voyages fréquents à Ottawa. N'avez-vous pas eu l'occasion de présenter des instances au Comité lors de ses séances sur le bill C-61 à Ottawa?

**M. Stranan:** Vous avez assisté à quelques-unes de ces séances, n'est-ce pas?

**M. Richardson:** Non. Pour répondre précisément à la question, je dirais que nous n'en avons pas eu l'occasion. Personne de la côte Ouest n'a été invité aux séances.

**M. Harquail:** M. Stranan a commencé en disant clairement qu'il était opposé au Bill C-61. Je sais que vous formez l'un des groupes les mieux renseignés de la côte Ouest. Vous auriez pu faire savoir au comité quelle était votre attitude au moment des audiences sur le bill C-61.

**M. Stranan:** Nous ne savions pas qu'il y avait des audiences. J'ai reçu quelque chose de M. Jim Burke d'Ottawa. Il m'avait demandé si j'avais lu le compte rendu des délibérations des séances du sous-comité de direction. Devant mon étonnement, il m'avait expliqué de quoi il était question et avait offert d'envoyer le compte rendu. C'est ainsi que nous en avons reçu des exemplaires. Et c'était il y a peine deux semaines.

**M. Harquail:** Le SIGM, la *Dominion Marine* et d'autres groupes étaient représentés. N'êtes-vous pas affiliés à l'association de l'industrie maritime?

**M. Richardson:** Non. J'ai des contacts avec la *Dominion Marine* parce que j'ai passé beaucoup de temps sur la côte est, mais sur l'autre côte, elle est inconnue. Sa réputation ne va pas au-delà de la tête des Lacs.

**M. Harquail:** Officiellement, monsieur Stranan, quelle est l'attitude de votre groupe vis-à-vis de la question de la marine marchande? Votre groupe est-il contre?

**M. Stranan:** Vous parlez de la marine marchande?

**M. Harquail:** De cette question d'une marine marchande canadienne.

**M. Stranan:** Je pense que nous avons déjà assez bien répondu à cette question.

**M. Harquail:** En tant que groupe, êtes-vous d'accord avec cette idée pour le Canada, ou contre?

**M. Stranan:** De façon générale, nous ne sommes pas opposés à l'idée d'une marine marchande canadienne, à condition qu'elle soit concurrentielle et rentable et non pas fortement subventionnée.

**M. Harquail:** J'ai entendu beaucoup de gens ce matin dire que leur temps était limité; presque tout le monde a commencé en indiquant qu'on n'avait pas eu suffisamment de temps pour se préparer. Vous devez savoir que nous avons dû laisser derrière nous un programme pas mal chargé pour venir vous entendre. Je me demande ce que vous en pensez. Croyez-vous que l'effort en vaut la peine? Si vous êtes aussi bien informés que je le pense dans le domaine, vous devez être prêts à discuter avec nous, comme vous le faites maintenant, de tous les problèmes qui se présentent.



[Text]

**Mr. Stranan:** Certainly.

**Mr. Harquail:** What is your group's position with regard to the port facilities and operations in the Vancouver area today?

**Mr. Stranan:** The general facilities? I think you would have to be more specific because some facilities are good and some are not.

**Mr. Harquail:** Well, with regard to the facilities that are not.

**Mr. Stranan:** Are you talking container particularly, or what?

**Mr. Harquail:** What is your general position regarding the operations and facilities that are available today?

**Mr. Stranan:** That is a pretty general question, is it not? Quite truthfully, I would say that question deserves an awful lot of study and thought before we could answer it intelligently and not with just an off-hand comment.

I think Mr. Sutherland has one comment that he wants to make.

**The Chairman:** Mr. Sutherland.

**Mr. Sutherland:** I would like to make one comment on that, and maybe it is symptomatic of the whole problem. Vanterm was recently constructed and opened in Vancouver. They have a roll-on-roll-off berth at that particular dock. The company I am with operates the only roll-on-roll-off service on the West Coast. We were never consulted as to what we would consider an adequate berth, not from the time they started until the time it was finally completed. That, to me, is shocking. Once again, government is dealing in isolation; they are not trying to find out what is required. As it turns out, the input was probably more East Coast than West Coast. The type of roll-on-roll-off service they have on the East Coast is entirely different from that on the West Coast.

**Mr. Harquail:** I am getting the impression that your problems here are not so much facility problems as communication problems with the government.

**Mr. Sutherland:** Yes, that is a big point.

**Mr. Harquail:** Are you participating in the studies and meetings that go forward in the planning for future development of the facilities in the Vancouver area?

**Mr. Stranan:** Our organization has not been involved in that.

**Mr. Harquail:** You have not.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Goodale.

• 1700

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. The general issue of consultations between various government departments and industry is of course probably a perennial cause of concern. I imagine that pretty well every set of discussions is in one way or another less than adequate. However, it is my understanding that in many areas the Ministry of Transport does have on-going liaison with your particular organization. I believe you have a representative or a spokesman in Ottawa who meets on a roughly six-month basis with officials of the Ministry of Transport; and who has been doing so for a period of two or two and a half years now. In fact from time to time the principle and considerable detail of Bill C-61 was in fact discussed with

[Interpretation]

**M. Stranan:** Certainement.

**M. Harquail:** Quelle est l'attitude de votre groupe en ce qui concerne les installations portuaires, en ce qui concerne l'activité du port de Vancouver actuellement?

**M. Stranan:** Vous devez être plus précis en ce qui concerne les installations portuaires; il y en a qui sont bonnes, il y en a qui le sont moins.

**M. Harquail:** Dites-nous quelles sont celles qui le sont le moins?

**M. Stranan:** Vous voulez parler des installations pour conteneurs?

**M. Harquail:** Quelle est votre opinion de façon générale sur les installations portuaires telles qu'elles existent aujourd'hui?

**M. Stranan:** Vous devez reconnaître que c'est une question assez générale. Il faudrait une longue étude pour pouvoir répondre intelligemment. Ce n'est pas le genre de question auquel on peut répondre, de but en blanc.

Je pense que M. Sutherland a quelque chose à dire là-dessus.

**Le président:** Monsieur Sutherland.

**M. Sutherland:** Il y a une observation que je veux faire là-dessus. Je ne sais pas si cela pourra vous aider à comprendre le problème. Le Vanterm vient d'être inauguré à Vancouver. Il y a à ce quai un poste de manutention horizontale. La compagnie à laquelle j'appartiens est la seule compagnie de la côte ouest qui offre un service de manutention horizontale. Or, on ne nous a jamais demandé ce que nous désirions comme poste au cours de sa construction. C'est inadmissible. Une fois de plus, le gouvernement a travaillé tout seul, n'a pas essayé de savoir ce qui était requis. Le poste, dans sa conception, tient beaucoup plus de ce qui se fait sur la côte est que sur la côte ouest. Et le service de manutention horizontale sur la côte est est très différent de celui de la côte ouest.

**M. Harquail:** J'ai l'impression que vos problèmes n'ont rien à voir avec les installations, mais bien avec les communications au niveau du gouvernement.

**M. Sutherland:** C'est un aspect important.

**M. Harquail:** Participez-vous aux études et aux réunions qui se tiennent pour la planification des installations portuaires à Vancouver?

**M. Stranan:** Notre groupe n'y participe pas.

**M. Harquail:** Il n'y a rien, donc, à ce niveau.

Je vous remercie.

**Le président:** Merci, monsieur Harquail.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. La question des consultations entre les divers ministères du gouvernement et l'industrie a toujours été une cause de souci. Je suppose que toutes les négociations qui se tiennent ne peuvent jamais être satisfaisantes. Cependant, je crois savoir que pour plusieurs questions le ministère des Transports maintient la communication avec votre groupe. Je pense que vous avez un représentant ou un porte-parole à Ottawa qui rencontre les représentants du ministère des Transports à peu près tous les six mois; il doit être en poste depuis deux ans, ou deux ans et demi. Au niveau de ses principes comme au niveau de son application détaillée, le Bill C-61 a été discuté régulièrement avec ce représentant

[Texte]

that particular individual, who ostensibly at least was representing your interests and, indeed, several conferences involving industry and labour in the shipping industry have been held to discuss Bill C-61, the latest one being about a month or two months ago in Ottawa, which was heralded by everybody who participated as being a very successful undertaking. I would hope that if there have been gaps in that consultative process up to this time, that those gaps can very quickly be filled in because I do not think it is particularly helpful, either to us or to you, to find that this process of consultation has in some way broken down. I am sure it is of concern to all members of the Committee to hear that, if in fact it proves to be the case. I can assure you that there has been no effort or no real negligence on the part of the government in the consultative process, because obviously in an area that is as important and as massive as that which Bill C-61 deals with, consultation with your organization, with similar organizations and with labour are absolutely vital.

If I could be specific for just a moment, and once I finish I would be very pleased to have your reaction. What we have been talking about in connection with Bill C-61 this afternoon really is three separate areas of shipping; the international sphere, which obviously Bill C-61 does not directly touch upon; the coastal trade, either on the East coast or points of departure on the East coast or on the West coast, not going between coasts, and then, thirdly, the intercoastal trade that links one coast to the other. I gather from what has been said that in Canada we really do not have Canadian bottoms that can deal with the international aspect adequately or really deal, from what I have heard, with this intercoastal trade, that that trade is so minimal and indeed the business opportunities are so minimal that it is not likely that the number of bottoms available will increase very rapidly.

In the other area, though, the third one that is purely coastal, on one coast or the other, the use of Canadian vessels is indeed, virtually on the west coast, the rule as it is now. Your point, I take it, which is similar to Capt. Gow's, is that intercoastal trade, from one coast to the other, is unique, there are special problems there, and that that really is the basis of your objection to Bill C-61. Capt. Gow was very specific in that, I think, and I wonder if I could just be very clear on your position as well; that that really is the nub of your objection, or is it more a general or a philosophical objection to the approach of that legislation?

**Mr. Stranan:** First of all, I would like to go back to the original comment you made at the beginning. You are quite right, we have had the opportunity of consultation with the Ministry of Transport on several things. I would say that I highly favour the approach they made towards the study that was done on Book 3 and 4 of the Maritime Code, where they put out their views in draft form of various sections and gave industry a fair amount of time to do some study on it, and then invited them to Ottawa to have an open forum discussion on it. There are other areas where we have had consultation over the past years with the Ministry of Transport in the formation of regulation, which is what I am now referring to, and we strongly favour that.

**Mr. Goodale:** I hope that is an ongoing pattern.

[Interprétation]

que vous avez à Ottawa et qui, ostensiblement, est là pour défendre vos intérêts. Il y a eu également plusieurs conférences regroupant l'industrie maritime et le monde syndical pour discuter du Bill C-61, la dernière étant survenue il y a un mois ou deux à Ottawa et ayant été considérée par tout le monde comme un franc succès. Si ce processus de consultation a présenté des failles jusqu'à présent, j'espère qu'elles pourront être réparées rapidement; nous n'avons rien à gagner, vous comme nous, d'un arrêt dans ce processus de consultation. Si le processus ne fonctionne plus, la situation doit inquiéter au plus haut point tous les membres du Comité. Je puis vous garantir qu'il n'y a pas eu de tentative délibérée pour bloquer ce processus ou de négligence de la part du gouvernement; c'est un domaine qui est beaucoup trop important que celui que couvre le Bill C-61 pour qu'on puisse se passer de consultations avec votre groupe, les groupes similaires et les syndicats.

Je vais passer à des questions plus précises, si vous le permettez, avant de vous demander votre réaction. Nous avons parlé cet après-midi du Bill C-61 dans trois contextes différents: la navigation internationale, avec laquelle le Bill C-61 n'a rien à voir; la navigation côtière, soit sur la côte est ou à partir de points se trouvant sur la côte ouest, et non pas entre les deux côtes; enfin, le cabotage, d'une côte à l'autre. J'ai cru comprendre qu'il n'y a pas tellement de bateaux canadiens qui peuvent faire la navigation internationale ou même le cabotage d'une côte à l'autre; que le commerce et les possibilités sont si peu importants que le nombre des bateaux ne risque pas de s'accroître rapidement non plus.

Dans le contexte de la navigation purement côtière, sur une côte ou sur l'autre, l'utilisation de navires canadiens est la règle, surtout sur la côte ouest. Vous dites, et vous rejoignez probablement en cela le capitaine Gow, que le cabotage, surtout le cabotage d'une côte à l'autre, est assez unique comme situation et qu'il y a là des problèmes particuliers. C'est cet argument qui vous pousse à rejeter le Bill C-61. Le capitaine Gow a été clair à cet égard; je me demande si vous êtes prêts à l'être également et à dire à quoi tiennent vos objections, à des choses pratiques ou à des choses théoriques.

**M. Stranan:** Je voudrais revenir sur votre préambule, si vous le permettez. Vous avez parfaitement raison de dire que nous avons eu des consultations avec les représentants du ministère des Transports sur plusieurs sujets. Je dois indiquer à ce propos que j'apprécie beaucoup la façon dont on a procédé pour les tomes 3 et 4 du Code maritime, quand on a préparé des textes préliminaires et divers articles, et qu'on a donné aux représentants de l'industrie le temps de les étudier en détail avant de les convoquer à Ottawa pour une discussion libre. Il y a eu au cours des années d'autres consultations avec les représentants du ministère des Transports concernant la rédaction de règlements. Nous sommes d'accord avec cette façon de procéder.

**M. Goodale:** J'espère que ce sera la règle à partir de maintenant.



[Text]

**Mr. Stranan:** I hope it is a developing pattern and an expanding pattern, as a matter of fact.

**Mr. Goodale:** I quite agree with that.

**Mr. Stranan:** In answer to your next question regarding our position on Bill C-61, I do not think we can pinpoint it right down to one clear-cut position such as you infer there. We suspect that Bill C-61 is driving completely at a Canadian merchant marine, doing what it can to support a Canadian merchant marine. Again, we are not completely opposed to a Canadian merchant marine.

I think I would like to ask Mr. Richardson if he has any more direct answer to your question. He has been heading the Committee that has done a good deal of study on Bill C-61.

**The Chairman:** Mr. Richardson.

• 1705

**Mr. Richardson:** It is very difficult for a group such as ours to come up with one pat answer to many of these questions, because our interests are different.

**Mr. Goodale:** We have much the same problem.

**Mr. Richardson:** You understand, then. But I have had the advantage of something that my colleagues have not, I did read the transcript of the activities of this Committee. It was mentioned by one gentleman, at one particular time, that this would be a forerunner to a merchant marine. That specifically was stated, and there is no point in—What I am saying is that it reflects the thing that is a worry. Legislation has to have far more depth. I cannot imagine your spending all your hours on this very weighty problem just to support an intercoastal trade. There has to be more to it than that, or we are overly suspicious. I think in relation to the policy aspect, yes. To have a national transportation policy for Canada, yes, I think it is a great idea, long overdue. But to say that Bill C-61, as one fragmented part of Canada's transportation policy as it affects the marine, there is more to it than that. You cannot build a merchant marine out of the intercoastal trade. We have said it repeatedly.

The worry I have on this thing, and my being against anything, is not to be negative, it is to say that this is a fragmented approach to even a much greater problem. How far is it going? And what is intercoastal? You spent a lot of time deliberating in the North, and then all of a sudden it did not appear in the act. Does that mean it is excluded from intercoastal trade? Does Bill C-61 not cover it? Does it cover it? I think it must. And if it does, it is coastal, therefore, it is of concern.

I sent a message—the Chamber did—but a message went to the Honourable Otto Lang, and this is one of the questions we asked. The response was, we will send somebody out to explain the act to you. Rather than that, we were trying to stall everything and have a discussion like the one we are having today. That really was what we said. Nobody said, we do not want it. Nobody said, we do not want a Canadian flag. We simply said that we would, as a matter of fact, give preference to Canadian flag all things being equal—that is, including costs; we said, can we sit down and have some dialogue on the subject? Perhaps I am just milking it dry to go over it any further, but we have not had it.

[Interpretation]

**M. Stranan:** J'espère aussi que la tendance continuera de s'affirmer.

**M. Goodale:** Je suis d'accord.

**M. Stranan:** En ce qui concerne notre attitude à l'égard du Bill C-61, je ne crois pas que nous puissions parler d'une chose en particulier. Nous pensons simplement que le Bill C-61 est entièrement orienté vers une marine marchande canadienne, vers l'aide à apporter à une marine marchande canadienne. Une fois de plus nous tenons à dire que nous ne sommes pas contre l'idée d'une marine marchande canadienne.

Je ne sais pas si M. Richardson a quelque chose de plus direct à offrir. Il a été à la tête du Comité qui a étudié en détail le Bill C-61.

**Le président:** Monsieur Richardson.

**M. Richardson:** Il est bien difficile pour un groupe comme le nôtre de donner des réponses précises à toutes les questions parce que nos intérêts varient.

**M. Goodale:** Nous avons le même problème.

**M. Richardson:** Dans ce cas, vous devez comprendre notre situation. J'ai un avantage sur mes collègues, cependant: j'ai eu l'occasion de lire le compte rendu des délibérations du Comité. Un de vos membres a indiqué un jour que le présent bill devait être le point de départ d'une marine marchande. Il est inutile ici de revenir... Vous voyez, c'est le genre de déclaration qui ne manque pas d'inquiéter les gens. Les lois doivent être plus substantielles. Je ne puis concevoir que vous passiez tout votre temps à envisager des moyens d'aider le cabotage. Il doit y avoir quelque chose d'autre. En ce qui concerne l'établissement d'une politique nationale des transports au Canada, oui, c'est une bonne idée, c'est quelque chose qui se fait attendre depuis trop longtemps d'ailleurs. Cependant, il doit y avoir plus que cette petite partie de la politique des transports du Canada touchant la marine, plus que le Bill C-61. Il est impossible de constituer une marine marchande à partir du cabotage. Nous l'avons répété en maintes occasions.

Je veux éviter d'adopter une attitude trop négative, mais il faut que je souligne qu'il ne peut s'agir là que d'une partie infime d'un problème beaucoup plus considérable. Quelle portée le bill doit-il avoir? Et qu'est-ce que le cabotage? Vous avez passé beaucoup de temps dans le Nord; finalement, il n'y a rien à ce sujet dans le bill. Doit-on en conclure qu'il n'y a pas de cabotage dans le Nord? Que le Bill C-61 n'a rien à y voir? Je pense au contraire qu'il doit inclure le Nord. C'est décidément une région côtière.

J'ai envoyé un message, du moins le groupe que je représente a envoyé un message à l'honorable Otto Lang pour lui poser la question. Il a fait répondre que quelqu'un viendrait pour nous expliquer la loi. Nous, nous voulions qu'on attende le moment de tenir une discussion comme celle que nous avons aujourd'hui. C'est ce que nous demandions. Nous n'avons pas dit que nous étions contre un pavillon canadien. Au contraire, nous avons dit que nous étions prêts à accorder la préférence à un pavillon canadien à coût égal, que nous voulions en discuter. J'insiste peut-être trop là-dessus, mais je dois dire que nous n'avons pas eu l'occasion d'avoir cette discussion.

*[Texte]*

I do not think it is fair to say that we are criticizing the intent of Bill C-61, we are a little fearful of the implications of Bill C-61. It sounds restrictive. It sounds as though we are trying to legislate something into existence that does not exist. I think you would overcome a lot of our fears if we had that one explained to us, this licensing or ability to permit.

I had an experience—just to tell you quickly, this is factual—of a movement of cargo to go to Eastern Canada. Of course, there were no Canadian vessels around and we went on the open charter market. On a charter market you are given, perhaps, overnight to reply at 9 o'clock the following morning in London, Tokyo, New York, whatever you are working. But to try to go through the mechanics, we found a vessel that was available and that was in position. That is half the battle. And we are trying to get the best freight rate we can both for ourselves, as the persons putting the money on the line, and for the shipper. But we have to go through a lot of mechanics. It is already in the act. I know this, that you have to get a permit. But this even smacks of stronger things. If it were spelled out in the act, the procedure—It is one thing to say you “may” go to the Canadian Transport Commission, they “may” grant a licence. They may not too. You may have to spent an awful lot of time with traffic and freight trying to develop a business, and they might not grant you a licence.

**Mr. Goodale:** Again, you are speaking particularly in reference to intercoastal trade?

**Mr. Richardson:** That was your question, intercoastal.

**Mr. Goodale:** You do not have any particular concern about the coastal trade—that is on one coast or the other.

**Mr. Richardson:** Other than that we did mention the question as it applies to the passenger service. Passenger service commitments are made two or three years in advance, and this is international trade, if you are going to run on around-the-world service stopping at Vancouver in transit. Because we have this unique thing, we have the United States to the north of us too. If they are going to stop at our ports on the way north, they have to make those commitments long, long in advance, schedules are drawn up. And this bill does not envisage any prompt method. It says you can get a licence that would be good, I think, for a period of 12 months. The concern by the passenger people here is that this would not be long enough because if you were going to commit an international luxury cruise vessel onto this trade, calling into Alaska and on the coast of British Columbia, you would have to have a permit for longer than that period.

**The Chairman:** Mr. Goodale.

• 1710

**Mr. Goodale:** I could say in summation, about the point that has been raised with respect to the intercoastal movement, that I think you had a very recent opportunity to make those arguments to the Minister. I can assure you that the concern has been well put. If a mechanical way can be found to accommodate that issues you have raised, I think you can rest assured that mechanism will be put into place.

*[Interprétation]*

On ne peut certainement pas nous accuser d'être contre les objets du Bill C-61; nous craignons simplement certains des effets qu'il pourrait avoir. Il semble être trop restrictif. Il semble vouloir créer de toute pièce quelque chose qui n'existe pas. Vous pourriez certainement nous rassurer en nous expliquant les pouvoirs que confère le bill en matière de permis.

Il y a un cas dont j'ai connaissance et que je puis vous relater rapidement. Il s'agissait d'un cargo à destination de l'Est du Canada. Évidemment, il n'y avait pas de navires canadiens disponibles et nous avons fait appel aux affréteurs. Dans ce marché, il faut donner une réponse au plus tard le lendemain; avant 9 heures le lendemain, il faut communiquer avec Londres, Tokyo, New York ou ailleurs. Finalement, dans le cas que je vous cite, nous avons pu trouver un navire qui était au bon endroit. C'était la moitié du travail d'accompli. Nous devions encore essayer d'avoir les meilleurs taux possibles, pour nous-mêmes et pour les gens que nous représentons. Selon la loi actuelle, le processus est déjà long et complexe. Maintenant, il est question de permis et nous devons envisager des difficultés encore plus grandes. Si c'était indiqué clairement dans la loi, le processus—c'est bien de dire que nous «pouvons» nous adresser à la Commission canadienne des transports, que celle-ci «peut» accorder un permis. Mais elle peut très bien ne pas le faire aussi. Nous pouvons passer pas mal de temps à organiser un envoi pour nous voir en fin de compte refuser un permis.

**M. Goodale:** Vous parlez toujours du cabotage d'une côte à l'autre, n'est-ce pas?

**M. Richardson:** C'est la question que vous m'avez posée.

**M. Goodale:** Vos objections ne valent pas pour la navigation côtière, sur une côte ou sur l'autre.

**M. Richardson:** Nous avons parlé aussi du service de voyageurs. Pour le service de voyageurs, les engagements sont pris 2 ou 3 ans à l'avance. Le service international passe par Vancouver en transit. Il ne faut pas oublier que les États-Unis se trouvent aussi au nord de notre position. Les arrangements doivent être faits longtemps à l'avance. Le bill ne va pas faciliter les choses. Il parle d'une durée de 12 mois pour les permis. De l'avis de l'industrie du service des voyageurs, un tel délai ne suffit pas car si l'on veut utiliser un navire international de luxe pour des croisières le long de la côte de la Colombie-Britannique et de l'Alaska, il leur faudrait un permis pour une période beaucoup plus longue.

**Le président:** Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** En ce qui concerne le transport côtier, je pense que vous avez eu récemment l'occasion de faire de telles instances au ministre. Je peux vous assurer que nous comprenons votre préoccupation. Si nous pouvons trouver les moyens de faire face à vos demandes, je pense que les mesures nécessaires seront adoptées.



[Text]

**Mr. Richardson:** In legislation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, on a supplementary question, I think we are on the most important subject...

**The Chairman:** I have already allowed 20 minutes beyond the schedule time. We do have another group that have been very patient. If we start supplementaries—I am in the hands of the Committee.

**An hon. Member:** Agreed.

**Mr. Lumley:** One supplementary.

**The Chairman:** One supplementary, Mr. McCain.

**Mr. McCain:** You have stated that the intercoastal trade does not amount to enough as things now really exist now to make that much difference to you. But it has also been stated that there are several thousand car lots of material which move backwards and forwards across this country on what are water competitive rates.

Of what significance is this water competitive rate to you? Does it preclude the possibility of moving through the Panama Canal for traffic going east-west, west-east? Would the cargoes be too small as individual cargoes? Why is there a water competitive rate by the rails for these products if it is attractive to some but is not attractive to you and does not suggest business to you? That is something I would like to know. We need that water competitive rate as a shipper very badly, and it is there.

**The Chairman:** Mr. Richardson.

**Mr. Richardson:** One thing is very often overlooked on intercoastal freight moving by rail as opposed by water. If you are dealing with general cargo, in addition to a freight rate there is a total different packing. If you are shipping canned goods from here to Montreal, you use a pack totally different from that for overseas shipments by water. The rail pack is a much lighter pack. We knew this when Saguenay ran their intercoastal service. You ship in wooden cases, in triple-corrugated cases and that sort of thing, which adds to the shipper's cost. So in addition to the freight rate he has an additional packing cost. This is something that does come out.

Also you are talking about a class of vessel for the type of trade needed. Saguenay went out of the business for many factors, but not the least was that to take a standard 10,000-ton vessel, a 'tween deck vessel—the packing that went down below is such a mishmash of cargo. You do not have any one thing moving intercoastal that is big, except that during the oil crisis we moved oil. But you may be moving linoleum, and next you have bricks, and you have some canned goods and some things in bottles. Let the rails have it, because they do not pack that high. But you get a ship's hatch that is 45 feet, or something of that nature, and it is a great problem. So the packing in itself—I do not want to overplay this but we have tried to work it up. Several others have talked about developing an intercoastal trade but you cannot with the rail.

[Interpretation]

**M. Richardson:** Sous forme de législation.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale.

**M. McCain:** Monsieur le président, je voudrais poser une question supplémentaire; à mon avis, ce sujet est le plus important...

**Le président:** J'ai déjà accordé 20 minutes de surtemps. Nous devons écouter un autre groupe qui a été très patient jusqu'ici. Si nous commençons à poser des questions supplémentaires... C'est le Comité qui doit prendre la décision.

**Une voix:** D'accord.

**M. Lumley:** Une question supplémentaire.

**Le président:** Une question supplémentaire, monsieur McCain.

**M. McCain:** Vous avez dit qu'il n'y a pas assez de cabotage actuellement pour faire une grande différence. Cependant, on a dit que l'on transporte plusieurs milliers de wagons de matériel à travers le pays à des taux maritimes concurrentiels.

Quelle est pour vous l'importance de ces taux? Est-ce que cela élimine la possibilité d'utiliser le canal de Panama pour des navires qui s'acheminent vers l'Est ou vers l'Ouest? Les cargaisons individuelles seraient-elles trop petites? Pourquoi les chemins de fer offrent-ils un taux concurrentiel pour ces produits si cela attire certaines personnes et non pas vous? C'est ce que je voudrais savoir. Les expéditeurs ont besoin de ce taux maritime concurrentiel qui existe actuellement.

**Le président:** Monsieur Richardson.

**M. Richardson:** en ce qui concerne le fret, on oublie parfois certains facteurs ayant trait au transport ferroviaire par opposition au transport maritime. S'il s'agit de cargaison générale, non seulement les taux sont différents mais l'emballage est complètement différent. Si l'on envoie des produits en conserve à Montréal, l'emballage est tout à fait différent de celui des produits expédiés outre-mer par voie maritime. L'emballage ferroviaire est beaucoup plus léger. Nous le savions au moment où la compagnie Saguenay offrait ses services de cabotage. Les produits sont emballés dans des caisses de bois, ou dans des boîtes en carton ondulé à trois épaisseurs, etc., ce qui augmente les frais de l'expéditeur. Outre le taux de transport, il doit payer des coûts d'emballage supplémentaires. Cela est évident.

Il faut également un certain genre de navire pour le genre de commerce en question. La compagnie Saguenay s'est retirée des affaires pour plusieurs raisons, mais surtout parce que le navire normal de 10,000 tonnes doit transporter un mélange incroyable de marchandises. Il n'y a pas de grande cargaison dans le cabotage sauf le pétrole, ce que nous avons transporté pendant la crise de pétrole. Mais on peut transporter du linoléum, ou des briques, ou des conserves ou des bouteilles. Les chemins de fer peuvent le faire parce que leurs wagons ne sont pas très hauts. Mais dans un navire où la cale est de 45 pieds de profondeur, le problème est énorme. Je ne veux pas trop insister sur l'emballage, mais nous avons essayé d'y faire des améliorations. Certains autres ont parlé de l'expansion du cabotage mais on ne peut concurrencer les chemins de fer.

[Texte]

**Mr. McCain:** What about lumber and coal, the bulks products.

**Mr. Richardson:** I do not think we could ever possibly compete in that area at all. We never have been able to up to now, with lumber and coal.

**Mr. McCain:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Stranan has a couple of comments to make before we go to the next group.

**Mr. Stranan:** We have several telex messages and presentations that we have made on the various subject matters we have been talking about. I would be pleased to leave a copy with Mr. Campbell if the Committee members are interested in seeing what we have presented.

Maybe I could have that pilotage one too, please.

**The Chairman:** We appreciate that. We will have them photocopied and give them to the members.

On behalf of the members, Mr. Stranan and your associates, thank you for appearing before us. We are sorry that we do not have more time to pursue this, but maybe on another occasion.

**Mr. Stranan:** Thank you for the opportunity.

• 1715

**The Chairman:** Thank you very much. Before we continue, just for the record, we have had some associations this afternoon mention the lack of time they were given to prepare. It might be an idea, as I said, for the record, to state that we have been trying to come out here for the last two years and we were not given much time. Anyway, we thought it would be better to come and visit your facilities and understand your problems than not to come at all. We apologise for the lack of time that was given, but to date, it has been very fruitful and all the members, I am sure, appreciate what we have seen, what we have heard and we will take back with us all this information and hopefully, it will prove fruitful to all the associations that have been kind enough to appear before us so far this week.

We also have with us this afternoon the B.C. Council of Marine Carriers and their representative is Mr. J. A. Pollock, who is the President. Mr. Pollock will open with a few ...

**Mr. J. A. Pollock (President, B.C. Council of Marine Carriers):** First the council's name is the Council of Marine Carriers. It is federally incorporated and not incorporated in British-Columbia because we have members outside the provincial boundaries. Our Council consists mostly of towboat owners, some 26 towboat operators on the coast, coastal shipping companies and operators in the Mackenzie and Western Arctic, including the Western shores of Hudson's Bay.

We have, contrary to the other speakers who have been up here this afternoon, good liaison with the Ministry of Transport. We do attend these meetings every six months and many in between. We are kept informed on such matters as Bill C-61. We have put our comments forward and some of them were listened to and actually, I understand, some changes as a result, will be incorporated, particularly with regard to the registrar of shipping. We

[Interprétation]

**M. McCain:** Et les produits en gros tels que le charbon et le bois?

**M. Richardson:** Je ne pense pas que nous puissions jamais être concurrentiels dans ce secteur. Nous n'avons jamais pu le faire pour le charbon et le bois.

**M. McCain:** Merci.

**Le président:** M. Stranan voudrait faire quelques commentaires avant que nous passions au prochain groupe de témoins.

**M. Stranan:** Nous avons plusieurs messages télex et présentations que nous avons préparées sur les différents sujets dont on a parlé. Je serai heureux d'en donner un exemplaire à M. Campbell si les membres du Comité veulent voir nos présentations passées.

Je pourrais également vous donner ce qui a trait au pilotage.

**Le président:** Nous l'apprécierons. Nous en ferons faire des photocopies que nous distribuerons aux membres du Comité.

Au nom des membres, je voudrais remercier M. Stranan et ses associés d'avoir comparu devant nous. Nous sommes désolés de n'avoir plus de temps pour continuer le débat, mais nous aurons peut-être d'autres occasions.

**M. Stranan:** Merci de nous avoir donné cette occasion.

**Le président:** Merci beaucoup. Avant de continuer, je dois dire que certains des témoins cet après-midi ont déclaré qu'ils n'avaient pas eu de temps pour préparer leur présentation. Il convient de dire que nous essayons de faire ce voyage depuis deux ans et que l'on ne nous a pas donné beaucoup de temps. De toute façon, nous pensions qu'il vaudrait mieux venir visiter vos installations et essayer de comprendre vos problèmes que de ne pas venir du tout. Nous nous excusons pour le peu de temps accordé, mais jusqu'ici nos délibérations ont été très utiles et je suis certain que tous les membres apprécient ce que nous avons vu et entendu; nous allons repartir avec ces renseignements et il est à espérer qu'ils seront productifs pour toutes les associations qui ont eu la courtoisie de comparaître devant nous cette semaine.

Nous avons avec nous cet après-midi le B.C. Council of Marine Carriers et leur représentant, M. J. A. Pollock, président. M. Pollock fera quelques commentaires d'ouverture.

**M. J. A. Pollock (président, B.C. Council of Marine Carriers):** Tout d'abord, le nom de notre Association est le Council of Marine Carriers. L'association a été constituée en société au niveau fédéral, et non pas en Colombie-Britannique, car nous avons des membres en dehors de cette province. La plupart de nos membres sont des propriétaires de remorqueurs; nous représentons 26 compagnies de remorqueurs sur la côte, des compagnies de cabotage et des compagnies naviguant sur le fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique, y compris les côtes occidentales de la baie d'Hudson.

Quoi qu'en aient dit d'autres témoins cet après-midi, nous avons de bonnes relations avec le ministère des Transports. Nous assistons aux réunions de tous les six mois et à d'autres entre-temps. On nous informe des questions telles que la question du Bill C-61. Nous avons présenté nos commentaires et on les a écoutés. Je crois comprendre que certaines modifications seront apportées au bill, surtout en ce qui concerne le conservateur de la



[Text]

are going to have a deputy registrar here and in four other places across Canada. These were as a result of representations made by us and by our local members to the Minister of Transport.

We share many of the concerns that you have heard of today, Mr. Forrestall and others. We are concerned about marine training, we are concerned about the regulations under which we sail, the manning regulations of our vessels, and we operate not just in Canada, but we have people who are operating in the North Sea, in Saudi Arabia, and down into South America.

As such, we did not prepare a brief. I was in Ottawa at one of these six monthly consultations all last week. I heard about your meetings last Thursday. I got back on Monday and, as such, no brief is prepared. I am not criticizing you and I hope you will not criticize me for not having a brief. However, we are prepared to answer any questions that might be of interest to the Committee. I hope it is not like some of the marine training committees that we get into, which I think are more properly designated as a place for dynamic inaction. I hope this Committee is not the same.

**The Chairman:** So de we, sir. Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, once again, members of this Committee, I know, regret the inconvenience that on occasion we have put our witnesses to and the fact that there was not a great deal of advance notice possible. I stress that word "possible" because we did have only a limited occasion during the balance of this session to be away from Ottawa and to have this opportunity to look first hand at the situation here on the West Coast. I suppose if we had had our druthers we would have planned to have the trip delayed for some weeks to allow both our witnesses and ourselves to prepare a little more adequately perhaps, but in the Parliamentary timetable of things, we really did not have much choice about that. So, I think on both sides of the question, we will try to make the best of the occasion we have. For my part, I think we have had a very productive few days on the West coast, particularly today when we have had the chance to talk to some of the interests involved in shipping and ports matters in British Columbia.

• 1720

The two areas that I would like to raise with the B.C. Council of Marine Carriers, I suppose are the two general areas that we have talked most about today. One, is the matter of the Scott Report, the task force work that has gone on since the Scott Report and the process of developing a new ports' policy, or a revised ports' policy for Canada that would see the establishment of local port commissions. I wonder whether generally, your group views the development of policy in this direction as a development in the right direction—something that will improve the administration of port operations, in Canada, and particularly, in your experience in B.C. I would be interested in your comments there and then I would like to move on to Bill C-61.

**Mr. Pollock:** Yes, we are. We are all for local economy, so far as it is feasible, and financially viable. In fact, we did resist at one stage a proposition from the Dominion Marine Association whereby a federal pilotage authority would be set up. Our experience with the National Harbours Board

[Interpretation]

navigation. On doit nommer un sous-conservateur ici, et à quatre autres endroits au Canada. Ces changements ont été apportés en raison des instances faites par nous-mêmes et par nos membres locaux auprès du ministre des Transports.

Nous partageons beaucoup les préoccupations auxquelles on a fait allusion aujourd'hui. Nous nous préoccupons de la formation maritime, des règlements sur la navigation et sur l'équipement de nos navires, car nous naviguons non seulement dans les eaux canadiennes mais aussi dans les eaux de la mer du Nord, de l'Amérique du Sud et de l'Arabie Saoudite.

Nous n'avons pas préparé de mémoire comme tel. J'ai assisté à une des réunions semestrielles à Ottawa toute la semaine dernière. Je suis revenu lundi et nous n'avons donc pas préparé de mémoire. Je ne vous blâme pas et j'espère que vous n'allez pas me blâmer de ne pas avoir de mémoire. Cependant, nous sommes prêts à répondre à toutes les questions du Comité. J'espère que cette réunion ne sera pas semblable à certaines du Comité de formation maritime qu'on peut plutôt décrire comme des lieux d'inactivité dynamique. J'espère que ce Comité ne sera pas du même genre.

**Le président:** Nous l'espérons également, monsieur. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, les membres du Comité regrettent encore une fois le fait qu'on n'ait pu donner un plus grand délai aux témoins. Il ne nous restait que très peu de temps pendant la session pour quitter Ottawa et visiter la côte ouest. Si nous avions eu le choix, nous aurions retardé le voyage de quelques semaines afin de donner aux témoins et à nous-mêmes le temps de faire des préparatifs, mais le calendrier parlementaire l'a rendu impossible. Nous essaierons donc de profiter de cette occasion. Je crois que nos journées ici sur la côte ouest ont eu des résultats positifs, surtout aujourd'hui lorsque nous avons eu l'occasion de parler avec ceux qui s'intéressent à la navigation et aux ports en Colombie-Britannique.

Les deux domaines dont j'aimerais parler avec le B. C. Council of Marine Carriers sont les deux domaines généraux dont nous avons le plus parlé aujourd'hui. Le premier a trait au rapport Scott, au groupe d'étude qui continue de travailler depuis, et au processus de mise au point d'une nouvelle politique sur les ports canadiens selon laquelle on créerait des commissions locales des ports. Je me demande si votre groupe voit d'un bon œil la mise au point d'une telle politique dont le but serait d'améliorer l'administration des ports canadiens et surtout de ceux de la Colombie-Britannique. J'aimerais entendre vos commentaires là-dessus, puis je passerai au sujet du Bill C-61.

**M. Pollock:** Oui, nous sommes tous en faveur de l'économie locale, pourvu qu'elle soit rentable. En fait, nous nous sommes opposés à une proposition de la *Dominion Marine Association*, selon laquelle on créerait un organisme fédéral de pilotage. Notre expérience avec le Conseil des ports

[Texte]

had been such that we did not want a national pilotage authority to be equally remote from us.

**Mr. Goodale:** Is there any specific aspect of the work of the task force to date that you would point to with some reservations or are you generally satisfied with what has been proposed up to now?

**Mr. Pollock:** I think we would like to see it taken a step or two further before we made any observations of any particular note. We like the general outline that we understand is coming forward, yes, because we have a plethora of port authorities, as local members here will know, and it would in many ways, perhaps simplify, or perhaps not simplify, our relationships with them.

We get very much involved with the ferry industry particularly in the mouth of the Fraser River, the north arm and the main arm of the Fraser, and things like that. We have individual port authorities there with whom we deal at this moment. Our relationships with them are exceedingly good and very close, and we would be worried in case a local port authority that encompassed the whole of the Vancouver area might not be so sensitive to our troubles there, because they look at a bread-and-butter deal, the the North Island Harbour Commission, for instance, and they know what revenue we bring in, and it supports their endeavours; whereas, if it is hidden within the greater Vancouver area it might not be so responsive.

**Mr. Goodale:** So, in general, you are supportive.

**Mr. Pollock:** Yes, of course, but let us be a little more . . .

**Mr. Goodale:** But it is conditional on the implementation that finally takes place. Good, fine.

If I could move into Bill C-61, and I am glad to hear your reference to consultations and dialogue, and in fact the impact which some of your recommendations and those of others, including some Members of Parliament had on some terms of Bill C-61 and you referred to the registry provisions, in particular. I wonder whether in general you share or disagree with the concerns expressed by our two immediately preceding groups of witnesses about the intercoastal aspects of Bill C-61.

**Mr. Pollock:** People in our industry do not tend to get involved in the intercoastal thing although we know of it. If we sell a vessel to the East Coast, we put it on a barge and we tow it ourselves round to the East Coast. One is on its way there right at this moment, to Prince Edward Island. But in intercoastal trade, in general cargo, we have not tended to get involved.

**Mr. Goodale:** It is not an aspect that really affects you directly?

**Mr. Pollock:** No. I think even if you look at it from our general knowledge, if you look at such large ship charterers as Canadian Transport here, I do not think they have had any intercoastal movements in the last five or six years at all.

**Mr. Goodale:** So, it is dealing with the aspects of the legislation that would affect you—the registry being one, but other parts of the bill as well.

[Interprétation]

nationaux a été telle que nous ne voulions pas avoir une autorité de pilotage nationale qui serait également éloignée.

**M. Goodale:** Avez-vous des réserves sur des secteurs précis des travaux du groupe d'étude ou êtes-vous satisfait de ses propositions?

**M. Pollock:** Nous aimerions que les travaux continuent avant de formuler des commentaires particuliers. Nous aimons les propositions générales car, comme le savent les députés locaux, nous avons une surabondance d'autorités portuaires et ces propositions rendraient beaucoup plus simples nos relations avec elles.

Nous devenons impliqués dans l'industrie des traversiers, surtout dans l'embouchure et les différents bras du Fraser. Il y a des organismes portuaires différents avec lesquels nous traitons actuellement. Nous avons de bonnes relations avec eux et nous nous demandons si un seul organisme portuaire pour toute la région de Vancouver serait aussi sensible à nos problèmes. Le Conseil du port de North Island étudie les questions financières, il sait ce que sont nos revenus, il sait que nous appuyons ses efforts. Mais un organisme qui serait perdu dans la région de la ville de Vancouver ne serait pas nécessairement aussi sensible à nos besoins.

**M. Goodale:** En général vous appuyez ses efforts.

**M. Pollock:** Oui, bien sûr, mais permettez-nous d'être un peu plus . . .

**M. Goodale:** Mais cela dépend de la décision finale qui sera prise. D'accord.

Je voudrais passer au Bill C-61, et je suis heureux de vous entendre parler de vos consultations et du fait que vos recommandations et celles de certains députés ont eu un impact sur le Bill C-61 et surtout sur les dispositions ayant trait au conservateur. Je me demande si vous êtes d'accord avec les préoccupations des deux groupes de témoins qui vous ont précédé, quant aux dispositions du Bill C-61 ayant trait au cabotage.

**M. Pollock:** Notre industrie n'a pas tendance à s'occuper du cabotage, bien que cela arrive. Si nous vendons un navire à quelqu'un sur la côte Est, nous le mettons sur un chaland et nous le remorquons jusqu'à la côte Est. Il y en a un actuellement qui est en route pour l'Île-du-Prince-Édouard. Mais en général, nous ne participons pas à l'industrie du cabotage pour ce qui est des cargaisons générales.

**M. Goodale:** C'est un secteur qui ne vous concerne pas directement?

**M. Pollock:** Non. Même les grandes compagnies telles que *Canadian Transport* n'y ont pas participé depuis cinq ou six ans.

**M. Goodale:** Vous vous intéressez plutôt aux dispositions du bill qui influeraient sur votre industrie, y compris le bureau d'enregistrement, mais vous vous intéressez également à d'autres aspects du bill.



[Text]

I suppose in the discussion we have had it tended to process on that very narrow aspect of the legislation.

**Mr. Pollock:** Yes. We have put in long and quite detailed briefs and have had good responses on books one and two. Book two, as I understand it, is not yet complete. It is supposed to be effective within the Canadian Coast Guard, I think. Books three and four, as we understood, are in draft form. We were at the meetings in March, and we put in our two-cents' worth and we have to see how that registered so that it comes back in a more complete form.

**Mr. Goodale:** I think that is perhaps one of the problems that we have had as a committee, that we have tended to concentrate on a couple of very narrow aspects of the bill, forgetting that Bill C-61, in its major part is really the beginning of a recodification of maritime law...

**Mr. Pollock:** That is right.

**Mr. Goodale:** ... that is of substantial benefit.

**Mr. Pollock:** It is an updating of the Canada Shipping Act.

**Mr. Goodale:** And quite long overdue, I gather.

• 1725

**Mr. Pollock:** The trouble is that in the draft form it seemed a little Neanderthal. I would urge the people who draft these things, when they get into manning and things of that nature, that they consult the Department of Labour in Ottawa in some way, that they do not sit down as ex-masters or ex-chief engineers now writing regulations, that they do go over to Hull to the Department of Labour and consult with people who know modern labour law as it applies in Canada.

**Mr. Goodale:** Very much so. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Huntington.

**Mr. Huntington:** Thank you, Mr. Chairman, Mr. Pollock. I think Mr. Goodale has covered the points on Bill C-61 that I wanted to cover. It is just that I wanted to confirm that you do not have the anxiety nor the interest in the Panama passage aspect that other groups here in the province have.

**Mr. Pollock:** We want to go that next step to the Darling Report. We have an interest in international shipping.

**Mr. Huntington:** Yes, right. Your organization is already conforming very well within the aspects of the bill that are quite favourable. Your organization really has no problem with C-61.

**Mr. Pollock:** Not as it is unveiled at this moment.

**Mr. Huntington:** Do you have any concerns in regard to boat cargoes out of the high Arctic?

**Mr. Pollock:** We will have concerns.

**Mr. Huntington:** You will have concerns.

[Interpretation]

Je pense que notre débat se concentrait sur cet aspect très étroit de la législation.

**M. Pollock:** Oui. Nous avons soumis des mémoires détaillés et nous avons reçu de bonnes réponses ayant trait aux tomes un et deux. Si je comprends bien, le tome deux n'est pas encore complet. Je pense qu'il concerne la garde côtière canadienne. Nous avons cru comprendre que les tomes trois et quatre sont sous forme d'ébauche. Nous avons assisté aux réunions de mars où nous avons apporté notre petite contribution; nous pourrions en constater l'effet si on prépare une version plus complète.

**M. Goodale:** Ceci est peut-être un des problèmes qu'a eus le Comité; nous avons eu tendance à étudier des aspects très étroits du bill, et à oublier que le bill C-61 est surtout le début d'une recodification du droit maritime...

**M. Pollock:** C'est exact.

**M. Goodale:** ... qui sera très avantageuse.

**M. Pollock:** Le bill vise à mettre à jour la Loi sur la marine marchande du Canada.

**M. Goodale:** Et dont le besoin se fait sentir depuis longtemps.

**M. Pollock:** Le problème c'est que l'ébauche avait l'air assez primitif. Je recommande que ceux qui rédigent les bills consultent le ministère fédéral de Travail au sujet de l'équipement, par exemple, car c'est le ministère du Travail qui est au courant de la législation moderne qui s'applique au domaine du travail au Canada.

**M. Goodale:** Bien sûr. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Huntington.

**M. Huntington:** Merci, monsieur le président. Monsieur Pollock, je pense que M. Goodale a parlé des questions auxquelles je songeais à l'égard du bill C-61. Cependant, je voulais savoir si vous avez les mêmes préoccupations que les autres groupes de la province quant au canal de Panama.

**M. Pollock:** Nous voulons passer à la prochaine étape, à savoir au rapport Darling. Nous nous intéressons à la navigation internationale.

**M. Huntington:** D'accord. Votre organisation se conforme déjà aux dispositions du bill qui sont assez favorables. Votre organisation n'a pas de problème avec le bill C-61.

**M. Pollock:** Sous sa forme actuelle.

**M. Huntington:** Avez-vous des préoccupations quant aux cargaisons expédiées de l'Arctique?

**M. Pollock:** Nous en aurons.

**M. Huntington:** Vous en aurez.

[Texte]

**M. Pollock:** When we know more about it.

**Mr. Huntington:** When you know more about it. Right.

**Mr. Pollock:** Northern Transportation, which is a federal Crown corporation, is a member of our organization for everything except labour.

**Mr. Huntington:** Which leads to my next question. Are you having trouble with properly trained manpower in your operations?

**Mr. Pollock:** I think the quickest way to answer that, Mr. Huntington, is probably to refer you to a thing that was produced by A. H. Green of Manpower and Immigration dated October 25, 1975. It is an appraisal of the manpower situation both in the officer and unlicensed categories on the West Coast for all four types: fishing, patrol boats, coastal and passenger vessels. He gives it in quite considerable detail.

The present slackening in the economy has quite a different impact on our manning in that we are not getting the tremendous turnover of unlicensed personnel that we got two years ago when things were booming. We had a tremendous turnover in unlicensed personnel: deckhands cooks, stewards.

**Mr. Huntington:** You are not experiencing trouble with manning vessels?

**Mr. Pollock:** Of course.

**Mr. Huntington:** You are.

**Mr. Pollock:** We are in certain grades of engineering. We look at the average age of engineers in our vessels. There are over 250 vessels ranging from 15,000 self-propelled, self-unloading, self-loading log barges right down to little putt-putts that go up and down the Fraser River and work on an eight-hour shift basis. So we have a wide variety. We are not all just little towboats. Do not think we are anything like Tugboat Annie. These are very sophisticated.

When you look at the average age of the engineers you will find they are getting up into the late fifties and there are no replacements coming up. The age of our masters and mates are tending also to inch into higher age levels and we are concerned about replacements and training for these people.

**Mr. Huntington:** Have members of your organization experienced trouble manning these rather beautiful and sophisticated high horsepower tenders for offshore drilling platforms?

**Mr. Pollock:** By offshore do you mean off the Canadian shore?

**Mr. Huntington:** The North Sea.

**Mr. Pollock:** In the North Sea they will have a Canadian master and a Canadian chief engineer. The rest of the crew will be obtained locally, be that Spain, Portugal, Holland, you name it.

**Mr. Huntington:** Have those jobs been made available to the Canadian manpower market?

[Interprétation]

**M. Pollock:** Quand nous en saurons davantage.

**M. Huntington:** Quand vous en saurez davantage. D'accord.

**M. Pollock:** La Société des transports du Nord, qui est une société de la Couronne, est un membre de notre organisation, sauf en ce qui concerne le secteur du travail.

**M. Huntington:** Je peux donc vous demander si vous avez de la difficulté à obtenir de la main-d'œuvre qualifiée pour vos opérations?

**M. Pollock:** Il vaut mieux, monsieur Huntington, que je vous renvoie à un rapport préparé par A. H. Green, du ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, en date du 25 octobre 1975. Il s'agit d'une évaluation de la situation de la main-d'œuvre sur la côte Ouest dans les catégories d'officiers et de personnel sans permis sur les bateaux de pêche, les navires de patrouille, les navires côtiers et les navires pour voyageurs. Le rapport donne beaucoup de détails.

Le ralentissement de l'économie a eu un impact assez différent sur notre équipement en hommes, de sorte qu'il n'y a plus le même roulement de personnel sans permis qu'il y a deux ans lorsque le commerce était très intense. A cette époque nous avions un roulement énorme de personnel, matelots de pont, cuisiniers et stewards.

**M. Huntington:** Vous n'avez pas de difficultés à trouver du personnel pour vos navires?

**M. Pollock:** Si.

**M. Huntington:** Vous avez des problèmes?

**M. Pollock:** Pour certains genres de mécaniciens. Il faut considérer l'âge moyen de nos mécaniciens. Il y a plus de 250 navires; nous avons quelque 15,000 chalands automatiques et également de petits remorqueurs qui travaillent sur le fleuve Fraser avec des équipes de huit heures. Nous avons toute une gamme de navires. Il n'y a pas uniquement de petits remorqueurs du genre de Tugboat Annie. Ce sont des navires très sophistiqués.

L'âge moyen de nos mécaniciens est de plus de 50 ans et nous n'avons pas de remplacement. L'âge moyen de nos capitaines et de nos officiers augmente actuellement et nous nous préoccupons du remplacement et de la formation de ce genre de personnel.

**M. Huntington:** Les membres de votre organisation ont-ils eu des difficultés à trouver du personnel pour ces beaux navires sophistiqués et puissants qui desservent les plates-formes de forage en haute mer?

**M. Pollock:** Voulez-vous dire au large des côtes canadiennes?

**M. Huntington:** Dans la mer du Nord.

**M. Pollock:** Dans la mer du Nord, le capitaine et l'ingénieur en chef seront des Canadiens. Le restant de l'équipe seront des Espagnols, des Portugais, des Hollandais et ainsi de suite.

**M. Huntington:** A-t-on mis ces emplois à la disposition de la main-d'œuvre canadienne?



[Text]

**Mr. Pollock:** Not in all cases, no. We tend to put the ships through a Bermuda registry.

**Mr. Huntington:** Would it be possible to provide those jobs from Canadian manpower?

**Mr. Pollock:** We find two things on that: one is the lack of availability of people to go and the reluctance once there to stay for any length of time, say in the U.K. Some are even bused in I am told, from Norway. They fly back and forth to the North Sea from Norway. Some are from the U.K.

**Mr. Huntington:** What are your association's inputs to the need for training at the seaman level all the way through to the mate and master certificates?

• 1730

**Mr. Pollock:** We have representation on the National Advisory Council of Marine Training. We also have representation on a local council that is just being set up by the local provincial government. And, as I say, we have been sitting on committees for the last five years on this. That is why I refer to dynamic inaction. Everyone who comes in wants to restudy that which has been done by the previous government, and it will be studied with changes of government, the way they have been coming. We are staying at square one all the time.

**Mr. Huntington:** What is your position in regard to a marine college and the type of structure?

**Mr. Pollock:** We go along with what we understand to be the existing thoughts by the provincial government, which is not to call it a college because for legislative reasons they want to call it a marine institute. We are not hung up on whether it is an institute or a college. We want to finance it separately and distinctly from any other organization. We do not want it, for instance, to become part of Vancouver City College because that does not supply our regional needs in a multitude of ways. We look on a marine institute as supplying our whole coastal needs, not just the Vancouver community needs. They will set that up separately once they get enabling legislation in, they say, at the next session of the B.C. Legislature.

**Mr. Huntington:** A separate building, a separate bureaucracy, a separate staff...

**Mr. Pollock:** Yes. One criticism I would have in regard to this is that we tend to be trying all the time in marine training to design a Cadillac when we do not even have a Model T. We would like that Model T or something a little better, and to get the marine training going. We tend to say we have to have new buildings costing X millions of dollars, on a new site, the land acquisition costing Y millions of dollars, and all the services, and we have to have a Cadillac. We have places here. We have HMCS *Discovery* across the harbour here. At Esquimalt we have something. At Comox we have things. I am sure we could get something started, individual, separately funded, without designing a Cadillac that has to be brand new.

**Mr. Huntington:** I am certainly very pleased to hear you say that because I think there is plant and facility available without getting into other structures.

[Interpretation]

**M. Pollock:** Non pas dans tous les cas. Nous avons tendance à faire immatriculer les navires aux Bermudes.

**M. Huntington:** Serait-il possible de se servir de la main-d'œuvre canadienne pour ces emplois?

**M. Pollock:** Nous avons constaté deux choses à cet égard. Tout d'abord, il n'y a pas suffisamment de travailleurs disponibles, et deuxièmement, ils hésitent à rester longtemps par exemple au Royaume-Uni. On me dit qu'il y en a qui viennent de la Norvège et qui font le trajet par avion entre la Norvège et la mer du Nord. Certains viennent du Royaume-Uni.

**M. Huntington:** Quelle est la contribution de votre association à la formation des marins, des officiers et des capitaines?

**M. Pollock:** Nous sommes représentés au sein du conseil consultatif national sur la formation maritime. Nous sommes également représentés au sein d'un conseil local que le gouvernement provincial est en train d'établir. Et, comme je l'ai déjà dit, nous siégeons depuis cinq ans au comité qui étudie cette question. C'est la raison pour laquelle j'ai parlé de l'inactivité dynamique. Chaque nouveau venu veut étudier de nouveau ce qu'a fait le gouvernement précédent et il semble qu'on va continuer à procéder ainsi. Nous ne faisons pas de progrès.

**M. Huntington:** Que pensez-vous d'un collège maritime ou de ce genre d'institution?

**M. Pollock:** Nous sommes en faveur des propositions actuelles du gouvernement provincial, à savoir qu'on ne l'appelle pas un collège, car pour des raisons législatives on veut l'appeler plutôt un institut maritime. Cela nous est égal. Nous voulons qu'il soit autonome et qu'il soit financé de façon autonome. Par exemple, nous ne voulons pas qu'il fasse partie du *Vancouver City College* car cela ne répondrait pas aux besoins régionaux. Un institut maritime doit répondre aux besoins de toute la région et non pas seulement à ceux de Vancouver. L'institut sera créé dès que la loi nécessaire sera adoptée à la prochaine session de la législature de la Colombie-Britannique.

**M. Huntington:** Il faudrait donc des installations et du personnel différents...

**M. Pollock:** Oui. La seule critique que je ferais à cet égard c'est que dans le domaine de la formation maritime nous essayons de mettre au point une Cadillac sans avoir jamais eu un Model T. Nous aimerions avoir ce modèle ou quelque chose de mieux et lancer un programme de formation. Nous avons tendance à dire qu'il nous faut de nouveaux édifices à un coût de X millions de dollars ou qu'il faut acheter du terrain à un coût de Y millions de dollars, afin d'avoir une école de première classe. Mais nous avons déjà des locaux, nous avons le HMCS *Discovery* de l'autre côté du port. Nous avons certaines choses à Esquimalt. A Comox nous avons des installations. Je pense que nous pourrions commencer quelque chose, qui serait financé de façon autonome, sans acquérir du tout à fait neuf.

**M. Huntington:** Je suis heureux d'entendre ces commentaires, car je pense que des installations sont disponibles sans qu'on ait à en chercher d'autres.

[Texte]

**Mr. Pollock:** Let us crawl before we walk before we run.

**Mr. Huntington:** Right. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Huntington.

Are there any other questioners? Mr. Harquail.

**Mr. Harquail:** I will take just one short moment to say how much I have enjoyed the presentation of Mr. Pollock. It is refreshing to hear him speak in such positive terms. He has been informative and I just wanted to go on record as saying that I appreciated what he had to say before the Committee this afternoon.

**Mr. Pollock:** You have been sitting all day to hear me last.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** What would your reaction be to a suggestion that I harbour very closely, and that is the closing of the waters north of 60 degrees to Canadian shipping only with respect to the extractive resources?

**Mr. Pollock:** I can see we could have a long evening's discussion on this, Mr. Forrestall. I think eventually it would not be one-sided.

Just as the National Transportation Act is being revised to get away from the overburdening of the word "efficiency", I do not want to overburden the word "economics", but I think some economics have to be worked into it. I admit the human and all the other facilities have to be taken into it, just as I see at the beginning of Mr. Marchand's speech, if I can find it,

Transportation must be an instrument of national policy designed to achieve broad social and economic objectives.

But within that I would also like the word "economic" to be remembered.

**Mr. Forrestall:** I would be very pleased to remember it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall.

On behalf of the Committee members, Mr. Pollock, I am sorry that we had to wait so long to hear your interesting comments, but it has certainly been a pleasure having you with us and I hope we will see you again.

**Mr. Pollock:** Thank you.

**The Chairman:** Are there any representatives here from the United Fishermen's Union? There are none. Okay.

I believe all the members have had the new itinerary for the trip to Prince Rupert tomorrow morning. If not, you could contact the Clerk or my room and we will have that information.

[Interprétation]

**M. Pollock:** Nous devons marcher avant de pouvoir courir.

**M. Huntington:** D'accord. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Huntington.

Y a-t-il d'autres membres qui veulent parler? Monsieur Harquail.

**M. Harquail:** Je voulais dire que j'ai beaucoup apprécié la présentation de M. Pollock. Il est très agréable de l'entendre parler de façon si positive. Il nous a bien renseignés et je dois dire que j'apprécie les commentaires qu'il a faits devant ce Comité.

**M. Pollock:** Vous avez siégé toute la journée pour entendre à la fin mon témoignage.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Que pensez-vous de la suggestion qui m'est chère, à savoir qu'à partir du 60 degré de latitude nord, la navigation soit limitée aux navires canadiens pour ce qui est des industries extractives?

**M. Pollock:** Je pense que nous pourrions en discuter toute la soirée, monsieur Forrestall. Je pense qu'à l'avenir l'entreprise ne sera pas unilatérale.

Au moment où on est en train de réviser la loi nationale sur les transports pour ne pas surcharger le mot «efficacité», je ne voudrais pas surcharger le mot «économie», mais il faut tenir compte de l'économie. Je sais qu'il faut tenir compte des aspects humains et de tous les autres aspects, car comme l'a dit M. Marchand dans son discours:

Le transport doit être un outil de politique nationale pour atteindre de grands objectifs sociaux et économiques.

Mais j'aimerais qu'on tienne compte également de l'aspect économique.

**M. Forrestall:** J'en serais très content.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall.

Au nom des membres du Comité, je dirai que je regrette que nous ayons dû attendre si longtemps pour entendre vos commentaires intéressants, monsieur Pollock, mais nous avons apprécié votre comparaison et j'espère que vous comparâtes de nouveau.

**M. Pollock:** Merci.

**Le président:** Y a-t-il des représentants de la *United Fishermen's Union*? Il n'y en a pas. D'accord.

Je pense que tous les membres ont le nouvel itinéraire pour le voyage à Prince Rupert demain matin. Sinon, veuillez contacter le greffier ou moi-même et nous vous donnerons les renseignements.



[Text]

**Mr. Huntington:** In Seattle.

**The Chairman:** I am sorry. It is Seattle. That is right.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Interpretation]

**M. Huntington:** A Seattle.

**Le président:** Je suis désolé, j'aurais dû dire Seattle. C'est exact.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

















## WITNESSES—TÉMOINS

At 10:00 a.m.

*From the Pacific Trollers Association:*

Mr. Wilson J. Dunan, President

Mr. Frederic Yeung, Manager.

*From the International Longshoremen Union:*

Mr. D. C. Lomas, First Vice-President

*From the Native Brotherhood of British Columbia:*

Mr. Lonnie Hindle, Co-ordinator

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Captain Maury Sjoquist, Assistant Secretary Treasurer

At 2:00 p.m.

*From the Seafarers International Union:*

Mr. E. P. Himes, H.Q. Representative West Coast

Mr. Andrew Boyle, Dispatcher

*From the B.C. Council of Marine Carriers:*

Mr. J. A. Pollock, President

*From the B.C. Chamber of Shipping:*

Mr. J. A. Stranan, President

Mr. Ron Sutherland, Vice-President

Mr. Maurice Fellis, Co-Director

Mr. Maynard Richardson, Co-Director

*From the Transportation Committee, Board of Trade:*

Captain Neil Gow, Vice-President

*From the Fishing Vessel Owners Association:*

Mr. G. R. Morgan, Secretary

Captain A. Radic, Vessel Owner

Captain B. Wright, Vessel Owner

À 10 heures.

*De la Pacific Trollers Association:*

M. Wilson J. Dunan, président,

M. Frederic Yeung, directeur.

*Du Syndicat international des débardeurs:*

M. D. G. Lomas, premier vice-président.

*De la Fraternité des Indiens de la Colombie-Britannique:*

M. Lonnie Hindle, coordonnateur.

*Du Canadian Merchant Service Guild:*

Capitaine Maury Sjoquist, secrétaire-trésorier adjoint.

À 14 heures.

*Du Syndicat international des gens de mer:*

M. E. P. Himes, A.C. représentant de la côte Ouest,

M. Andrew Boyle, expéditeur.

*Du B.C. Council of Marine Carriers:*

M. J. A. Pollock, président.

*De la B.C. Chamber of Shipping:*

M. J. A. Stranan, président,

M. Ron Sutherland, vice-président,

M. Maurice Fellis, codirecteur,

M. Maynard Richardson, codirecteur.

*Du Comité du transport, Chambre de commerce:*

Capitaine Neil Gow, vice-président.

*De la Fishing Vessel Owners Association:*

M. G. R. Morgan, secrétaire,

Capitaine A. Radic, armateur,

Capitaine B. Wright, armateur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 60

Friday, May 21, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CAI XC27  
-T82  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 60

Le vendredi 21 mai 1976

Président: M. John Campbell

Government  
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports et des communications

RESPECTING:

Transportation Policy in Canada

CONCERNANT:

La politique du Canada sur les transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session

Thirtieth Parliament, 1974-75-76

Première session de la

trentième législature, 1974-1975-1976



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

*Chairman:* Mr. John Campbell

*Vice-Chairman:* Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin	Forrestall
Bussières	Fortin
Cadieu	Harquail
Condon	Horner
Douglas ( <i>Bruce-Grey</i> )	Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* M. John Campbell

*Vice-président:* M. David Collenette

Messieurs

Goodale	McIsaac
Lee	Pearsall
Lumley	Skoreyko
McCain	Whittaker—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, MAY 21, 1976

(64)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met in Prince Rupert at 2:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Goodale, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Skoreyko and Whittaker.

*Witnesses: From the Prince Rupert Grain Co-Ordination Committee:* Mayor Peter Lester; Dr. Wm. Hick, Chairman. *From the Prince Rupert Rescue 15:* Mr. Martin Lloyd Holt, President. *From the Prince Rupert Visitors Bureau:* Mr. Archie Gordon, Chairman. *From the Prince Rupert Port Authority:* Mr. Joseph Scott, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, June 16, 1975 relating to transportation in Canada. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, June 26, 1975, Issue No. 21*).

Mayor Lester read a statement and assisted by Mr. Hick answered questions.

Mr. Holt read a statement and answered questions.

Mr. Gordon made a statement and answered questions.

Mr. Scott made a statement and answered questions.

*Ordered,—*That the photographs submitted by the Prince Rupert Port Authority be filed as an exhibit (*Exhibit "A"*).

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 21 MAI 1976

(64)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Prince Rupert à 14 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Goodale, Lee, Lumley, McCain, McIsaac, Skoreyko et Whittaker.

*Témoins: Du Prince Rupert Grain Co-Ordination Committee:* Le maire Peter Lester; M. William Hick, président. *Du Prince Rupert Rescue 15:* M. Martin Lloyd Holt, président. *Du Prince Rupert Visitors Bureau:* M. Archie Gordon, président. *De la Prince Rupert Port Authority:* M. Joseph Scott, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 16 juin 1975 portant sur le transport au Canada. (*Voir procès-verbal du jeudi 26 juin 1975, fascicule n° 21*).

Le maire Lester fait une déclaration; le maire Lester et M. Hick répondent ensuite aux questions.

M. Holt fait une déclaration et répond aux questions.

M. Gordon fait une déclaration et répond aux questions.

M. Scott fait une déclaration et répond aux questions.

*Il est ordonné,—*Que les photographies présentées par la Prince Rupert Port Authority soient versées au dossier (*Pièce «A»*).

A 16 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*

Nino A. Travella

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, May 21, 1976

[Text]

**The Chairman:** We have the necessary quorum to begin our proceedings.

Before we get into the first set of questioners and witnesses, I would like to say how very pleased the Committee is to have picked Prince Rupert as one of the areas we felt we should see and investigate, and meet the people who are operating the facilities here, the search and rescue facilities, the grain facilities and the port facilities, in order to have their input into our Committee work.

We have been extremely well received in this beautiful part of the country and to many of us it has been our first experience coming out this far. We have enjoyed it thoroughly. I am sure we will be able to take back with us very valuable information that we can hopefully put forth to those people who make the final decisions.

Secondly, since this is going to be our last official Committee meeting in the western area, for the record and on behalf of the Committee members I want to thank Roy Illing, our marine administrator, who in a very short period of time was able to set up a schedule for us which was just great, as well as his assistant, Don Proudfoot, and our supporting staff.

Time has been our major problem. We did not have much time to prepare because it was a matter of coming out now or later on. We felt that coming out now would be more advantageous in that we have a new transportation policy. The more information we could obtain, the more valuable we could be to the Committee and to the House.

Once again I thank you very much. It has been just great and we certainly appreciate it.

We have as the first set of witnesses the Prince Rupert Grain Co-ordination Committee. I believe Dr. Hick is the Chairman of that Committee. I will invite him to come up here beside me, as well as the Mayor, Peter Lester, who I understand will handle the presentation.

Mayor Lester has an opening statement for us. Mayor Lester.

• 1400

**Mayor Peter Lester (Mayor of Prince Rupert):** We would like to welcome the Committee here and, in view of the fact that it is a Parliamentary Committee, from Ottawa, I would like to address these remarks in both languages.

Monsieur le président, messieurs, nous sommes très heureux de vous recevoir à Prince Rupert aujourd'hui, et nous espérons que votre visite sera à la fois agréable et intéressante. Nous avons quelques idées, quelques recommandations à soumettre à l'attention de votre Comité et nous espérons que vous nous écouterez avec patience. Nous pouvons continuer en français...

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 21 mai 1976

[Interpretation]

**Le président:** Nous pouvons maintenant commencer la réunion.

Avant de poser des questions aux témoins, j'aimerais dire combien le Comité est heureux d'avoir choisi de visiter Prince Rupert et de rencontrer les préposés à la recherche et au sauvetage, aux installations de manutention des grains et aux installations portuaires.

Nous avons été très bien accueillis dans cette belle région du pays, et c'est la première fois que bon nombre d'entre nous viennent aussi loin. Notre visite nous a beaucoup plu. Je suis sûr que nous rapporterons des renseignements très intéressants à communiquer aux personnes qui prendront les décisions finales.

Deuxièmement, étant donné que c'est notre dernière réunion officielle dans l'Ouest, j'aimerais, au nom des membres du Comité, remercier notre administrateur maritime, Roy Illing, qui a pu établir un calendrier très rapidement ainsi que son adjoint, Don Proudfoot, et notre personnel de soutien.

Le temps a été notre plus grand problème. Nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous préparer parce que, pris dans l'alternative de venir tout de suite ou plus tard, nous avons estimé qu'il serait plus avantageux d'agir tout de suite étant donné la nouvelle politique sur les transports. Il valait mieux obtenir le plus de renseignements possible pour le Comité et pour la Chambre.

Encore une fois, je vous remercie beaucoup. Votre accueil a été extraordinaire et nous vous en sommes très reconnaissants.

Comme premier témoin, nous avons le Comité de coordination des grains de Prince Rupert. Je crois que le Dr Hick est le président de ce comité. Je l'invite donc à venir s'asseoir à côté de moi ainsi que le maire, Peter Lester, qui présentera un exposé.

Le Maire Lester a une déclaration préliminaire. Monsieur le maire.

**M. Peter Lester (Maire de Prince Rupert):** J'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue aux membres du Comité et étant donné que c'est un comité parlementaire en provenance d'Ottawa, je m'adresserai à vous dans les deux langues.

Mr. Chairman, gentlemen, we are very glad to welcome you in Prince Rupert, and we hope that your visit will be both pleasant and interesting. We have a few thoughts and recommendations to submit to your attention and we hope that you will listen patiently. We could continue in French—

## [Texte]

**Le président:** A votre choix, monsieur le maire.

**Mayor Lester:** But for the benefit of those who do not have the advantage of speaking French, we would like to submit this statement on behalf of the Grain Co-ordination Committee of Prince Rupert. It is a very simple statement which requires very little amplification.

West Coast access to Pacific Rim markets has become an item of major concern in the past few years. It is becoming increasingly obvious that an alternate route to the West Coast is needed to alleviate the problems associated with moving commodities to and through the Port of Vancouver.

The Ministry of Transport of Canada has previously expressed a desire to develop this alternate route, by utilizing the existing northern rail and highway system running from Winnipeg to Prince Rupert.

The greater utilization of this existing northern route, and the Port of Prince Rupert, for shipping agricultural products, historically the largest commodity moving through the West Coast, will do much to alleviate present transportation problems within the grain industry, and provide the catalyst necessary for the development of Prince Rupert as a major West Coast port, complete with essential infrastructure.

We respectfully request, therefore, that Transport Canada and the Canadian Wheat Board, both under the direction of the Honourable Otto Lang, establish cohesive policies and implement programs which will make Prince Rupert an integral and expanded part of the western grain delivery system.

In amplification, if any is required, people in northern areas, not totally confined to Prince Rupert, feel that we are being dominated by the urban centres in British Columbia, and that there is an alternative route to the Port of Prince Rupert, which should be used for the benefit of the farmers, particularly in the shipment of grain. The present grain system, while operating, can be improved, and the utilization of an alternative outlet to the West Coast is essential for the benefit of the transportation or delivery of grain.

What we would like to establish, is that Prince Rupert be utilized as an integral part of the grain delivery system, rather than simply an overflow point for shipment out of Vancouver. It ties in also, and this is our submission, with the avowed policy of the Ministry of Transport and government representatives in Ottawa, who have many times stated that they feel the northern area should be developed. It is impossible, or difficult, if not impossible, to develop the northern areas without the uses of a port. We feel that grain would provide the catalyst which would develop the Port of Prince Rupert, and we urge you very strongly to consider the submission to be presented and the basis of principle. The details, of course, may be beyond the scope of the Committee.

**The Chairman:** Thank you, Mayor Lester. Now we are open for questions. Mr. Lee.

• 1410

**Mr. Lee:** Thank you, very much, Mr. Chairman. I would like to thank Mayor Lester for welcoming us here to Prince Rupert. It is indeed a pleasure and honour to be here in the riding of my colleague, Iona Campagnolo, who unfortunately could not be with us here today due to some very heavy commitments she had back in Ottawa.

## [Interprétation]

**The Chairman:** As you wish, Mayor.

**M. Lester:** Mais pour ceux qui n'ont pas l'avantage de parler français, nous aimerions présenter cette déclaration au nom du Comité de coordination des grains de Prince Rupert. C'est une déclaration très simple qui ne demande pas beaucoup d'explications.

L'accès de la côte ouest aux marchés du Pacifique est devenu un objet de préoccupation au cours des dernières années. Il est de plus en plus évident qu'il faut trouver une autre voie d'accès à la côte ouest pour résoudre les problèmes causés par le transport des produits jusqu'au port de Vancouver.

Le ministère des Transports du Canada a exprimé le souhait de créer cette autre voie, en se servant du système ferroviaire et routier du Nord qui relie Winnipeg à Prince Rupert.

En se servant dans une plus grande mesure de cette route et du port de Prince Rupert pour le transport des produits agricoles, produits qui depuis bien longtemps constituent la masse la plus importante expédiée vers la côte ouest, nous pourrions résoudre les problèmes actuels de transport au sein de l'industrie céréalière et fournir le moyen nécessaire de faire de Prince Rupert un port important, doté de l'infrastructure nécessaire.

Par conséquent nous demandons respectueusement que le ministère des Transports et la Commission canadienne du blé, relevant tous les deux de l'honorable Otto Lang, élaborent des politiques globales et instaurent des programmes en vue d'intégrer Prince Rupert au système de livraison des grains dans l'Ouest.

Les habitants des régions du Nord, et non seulement ceux de Prince Rupert, estiment que nous sommes dominés par les centres urbains de la Colombie-Britannique et qu'il faudrait se servir de l'autre route vers le port de Prince Rupert au profit des agriculteurs, surtout pour ce qui est de la livraison des grains. Le système actuel, bien qu'il fonctionne, peut être amélioré et il est essentiel de se servir d'une autre voie d'accès vers la côte ouest pour améliorer le transport ou la livraison des grains.

Nous voudrions qu'on se serve de Prince Rupert comme partie intégrante du système de livraison des grains plutôt que de s'en servir uniquement pour expédier les produits excédentaires ne pouvant être livrés à partir de Vancouver. Cela est conforme à la politique avouée du ministère des Transports et des représentants du gouvernement à Ottawa qui ont maintes fois déclaré que la région du Nord devrait être mise en valeur. Il est difficile sinon impossible de mettre en valeur les régions du Nord en l'absence d'un port. Nous estimons que le transport des grains serait une façon de développer le port de Prince Rupert, et nous vous conseillons très fortement d'envisager notre proposition. Bien entendu, les détails d'application dépassent peut-être la compétence du Comité.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Nous pouvons maintenant passer aux questions. Monsieur Lee.

**M. Lee:** Merci beaucoup monsieur le président. J'aimerais remercier le maire Lester de son accueil. C'est vraiment un plaisir et un honneur de visiter la circonscription de ma collègue, Iona Campagnolo, qui malheureusement ne peut être ici aujourd'hui à cause de ses engagements à Ottawa.



[Text]

Being a representative from Vancouver I do not really object to some of the opening remarks you made about taking some of the pressure off the lower mainland area, Mayor Lester, but do you have any idea of how much grain is presently being moved through the Prince Rupert grain terminal now?

**Mayor Lester:** I think you would be amazed at the knowledge Dr. Hick has. He can quote to the exact bushel the amount of grain shipped in the past five years through Vancouver and through Prince Rupert.

**Mr. Lee:** I think it should also be put on the record that I understand Dr. Hick is a medical doctor.

**Mayor Lester:** We are thinking of giving him a degree in wheat.

**Mr. Lee:** Oh, is that right? I see.

**Dr. Hick:** In answer to your question, Mr. Lee, I will give you the best year—a very large crop year, 1972-73, twenty-nine million bushels approximately. If you will look at the brief, which you may have in front of you it will give you the throughput over the years. It varies between a low of 5 million and 29.5 million. Statistics are there that will give you those figures very accurately.

The problem really is that there is not a consistency of use. The elevators in the Port of Vancouver naturally fluctuate from month to month and from year to year. But generally speaking the low for a month in export from Vancouver will be in the order of 15 million or 16 million bushels, barring strikes or disruptions; the high can go as high as 35 million. In Prince Rupert the high for a month can go slightly over four million. That is the best month of throughput in this port. The low can certainly go to zero and has on many occasion. So, we are dealing in somewhat different areas.

I do not know whether that answers your question but the fluctuations are much wider here than they are in Vancouver. In percentage, when both Vancouver and Prince Rupert are operating at near capacity, we can handle about 10 per cent with the present elevators—that is, if we get the grain.

**Mr. Lee:** Not having read your brief I am sure that many statistical answers can be answered by reading through the brief but I am rather curious. If memory serves me correctly, has the federal government not made some recent investments in the facility here?

**Dr. Hick:** Strictly in terms of upgrading.

There is an anti-pollution program which should resolve the problem of external pollution of the elevator. It is under way right now and also the first mechanical boxcar dumper is being installed right now. These two programs together come to something in the order of \$4 million, I believe. This was of course done by the Department of Agriculture through the Grain Commission that operates and owns the elevator at present.

**Mr. Lee:** Those are the only two questions I have. I am sure that many of them will be answered in that particular brief.

[Interpretation]

En tant que député de la région de Vancouver, je ne m'oppose pas à vos observations, à savoir qu'il faudrait alléger le fardeau du sud de la province mais savez-vous quelle quantité de grains expédie à l'heure actuelle le silo industriel de Prince Rupert?

**M. Lester:** Vous serez étonné des connaissances du Dr Hick à cet égard. Il peut vous indiquer exactement, au boisseau près, la quantité de grain qui a été expédiée au cours des cinq dernières années de Vancouver et de Prince Rupert.

**Mr. Lee:** Il faudrait aussi mentionner que le Dr Hick est médecin.

**M. Lester:** Nous envisageons de lui donner un diplôme en culture céréalière.

**M. Lee:** Vrai? Je vois.

**M. Hick:** Monsieur Lee, je vous donnerai les chiffres pour la meilleure année, une année-récolte très considérable, 1972-1973: environ 29 millions de boisseaux. Le mémoire, que vous avez peut-être devant vous, vous indiquera la quantité expédiée chaque année. Cela varie entre 5 millions et 29.5 millions. Les statistiques sont très précises à cet égard.

Le problème est qu'on ne se sert pas de ces installations de façon uniforme. Bien entendu, les activités des silos du port de Vancouver varient d'un mois à l'autre et d'une année à l'autre. Mais en général, le plus faible niveau d'exportation à partir de Vancouver se chiffre à environ 15 millions ou 16 millions de boisseaux, à condition qu'il n'y ait pas de grève ou d'arrêt de travail; le niveau le plus élevé peut se chiffrer à 35 millions. Pour ce qui est de Prince Rupert cependant, le plus haut niveau peut dépasser légèrement 4 millions de boisseaux. Le plus bas niveau peut aller certainement jusqu'à zéro et cela s'est produit bien souvent. Il s'agit donc de situations assez différentes.

Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question, mais la fluctuation est beaucoup plus marquée à Prince Rupert qu'à Vancouver. Lorsque Vancouver et Prince Rupert fonctionnent à plein rendement, nous pouvons effectuer la manutention d'environ 10 p. 100 du grain avec le silo actuel, à condition que nous obtenions le grain.

**M. Lee:** Je suis certain que je pourrais obtenir bien des réponses en lisant votre mémoire, chose que je n'ai malheureusement pas faite; permettez-moi quand même de satisfaire ma curiosité. Si ma mémoire est bonne, le gouvernement fédéral n'a-t-il pas récemment investi certaines sommes dans votre installation?

**M. Hick:** Strictement pour améliorer la qualité.

Le gouvernement a instauré un programme écologique de lutte contre la pollution causée par l'élévateur. Ce programme est en cours; on est aussi en train d'installer le premier déchargeur mécanique de wagons. Le coût de ces deux programmes s'élève à environ \$4 millions. Bien entendu, ces programmes ont été mis sur pied par le ministère de l'Agriculture, par l'entremise de la Commission des grains qui exploite et possède l'élévateur à l'heure actuelle.

**M. Lee:** Ce sont les deux seules questions que j'avais à poser. Je suis certain que je pourrai trouver bien des réponses dans votre mémoire.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. It is a great temptation for me right now to move the adoption of this report.

**An hon. Member:** Hear, hear.

**Mr. Forrestall:** And if I had somebody from the other side to second it, I think I would be prepared to do that, it being perhaps one of the rare occasions in which we might win a vote.

I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the Doctor the degree to which he believes, with certain modifications, the present turnover of staff of the existing terminal can be expanded on an annual basis.

**Dr. Hick:** I think there are two main problems, Mr. Forrestall. One is having a reasonably continuous flow of grain to this elevator. In the months of March, April and May of 1973 this elevator put through approximately ten and a half million bushels of grain with the peak being, I think, 1960 cars in the month of April of that year. In the month of September of that year...

**Mr. Forrestall:** Excuse me, Doctor, for intervening. How close do 1960 cars come to absorbing your total capacity?

**Dr. Hick:** We need about 2,000 cars a month.

• 1415

**Mr. Forrestall:** That is your outside limit.

**Dr. Hick:** At the present elevators, yes.

**Mr. Forrestall:** At the present elevators.

**Dr. Hick:** In September of that year there were no cars sent here. Not one. In two months, we had about a total of 250 cars of the same year. So, with the improving situation here we have two goals; one is to make it an integral part of the total grain shipping system in Canada, and the other is to expand the facility because it is too small.

**Mr. Forrestall:** Well, all right. You obviously have a great depth of knowledge on this. You have delayed cars from Vancouver, arising out of access problems and from labour problems, and lack of car availability, given your present capacity. What is the volume we are looking at when you refer to the greater utilization of the existing facility? How much larger would it need to be?

**Dr. Hick:** The existing facility, without any additional storage, could handle approximately 50 million bushels a year of uncleaned, ungraded, undried grain. There are many ways that that could be increased, but just on the basis of throughput under the present system, it could handle 50 million bushels. That would be certainly, I would say, a maximum. That would presuppose a pretty steady supply of ships and a pretty steady supply of grain cars.

**Mr. Forrestall:** Now, is there that much delayed surplus grain that perhaps could be diverted, because you used the word "divert"?

**Dr. Hick:** If there could be a diversion from Vancouver? Yes.

[Interprétation]

**Le président:** Merci monsieur Lee. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Merci monsieur le président. Je suis très tenté de proposer l'adoption de ce rapport dès maintenant.

**Une voix:** Bravo.

**M. Forrestall:** Si quelqu'un de l'autre côté pouvait m'appuyer, je serais disposé à le faire et ce serait peut-être une des rares occasions où nous gagnerions un vote.

Le docteur Hick pourrait-il nous dire dans quelle mesure, compte tenu de certaines modifications, le personnel au sein du silo industriel actuel peut être augmenté annuellement?

**M. Hick:** Je crois qu'il y a deux problèmes principaux monsieur Forrestall. Tout d'abord, il faut qu'on expédie du grain de façon assez continue vers ce silo industriel. Au cours des mois de mars, avril et mai 1973, environ 10 millions et demi de boisseaux de grains sont passés par ce silo, la période de pointe ayant été atteinte en avril, avec 1960 wagons. Au cours du mois de septembre de cette même année...

**M. Forrestall:** Pardonnez-moi de vous interrompre. Quand vous dites 1960 wagons, sommes-nous loin de votre capacité totale?

**M. Hick:** Nous avons besoin d'environ 2,000 wagons par mois.

**M. Forrestall:** C'est votre limite.

**M. Hick:** Étant donné le nombre actuel de silos, oui.

**M. Forrestall:** Pour ce qui est du nombre actuel de silos.

**M. Hick:** En septembre 1973, aucun wagon n'a été expédié à notre installation. En deux mois, nous avons reçu environ 250 wagons en tout. Nous voulons donc atteindre deux objectifs: tout d'abord, intégrer cette installation au système canadien d'expédition du grain, ensuite l'agrandir parce qu'elle est trop petite.

**M. Forrestall:** Très bien. Vous avez évidemment une connaissance approfondie de ce domaine. Certains wagons tardent à arriver à Vancouver en raison de problèmes de transport et de main-d'œuvre et vous ne recevez pas assez de wagons pour suffire à votre capacité actuelle. Quelle quantité envisagez-vous lorsque vous dites qu'il faut se servir dans une plus grande mesure de l'installation existante? Quelle quantité de grain devrait être expédiée?

**M. Hick:** L'installation existante, sans aucune aire d'entreposage supplémentaire, pourrait traiter environ 50 millions de boisseaux par année de grain non nettoyé non trié et non séché. Il y a bien des façons d'augmenter la quantité, mais avec les installations actuelles, on pourrait traiter 50 millions de boisseaux. Ce serait certainement le maximum. Cela supposerait aussi l'arrivée régulière de navires et de wagons de grain.

**M. Forrestall:** Y a-t-il beaucoup de grain excédentaire dont l'expédition a été retardée et qui pourrait être dévié puisque vous vous servez du mot «diversion»?

**M. Hick:** S'il peut y avoir une diversion à partir de Vancouver? Oui.



[Text]

**Mr. Forrestall:** Is there that much?

**Dr. Hick:** We find ourselves in the situation here of coming home from a trip to Vancouver and seeing 15 or 20 ships sitting in English Bay and an elevator jammed to capacity in Prince Rupert and no ships.

**Mr. Forrestall:** And no ships.

**Dr. Hick:** And this sometimes leads to frustration.

**Mr. Forrestall:** Yes. I think you have touched on a sensitive point.

You have taken figures from the Canada Grains Council, information that is generally available. The weighted average cost, 1967 to 1972, of moving wheat from Scott, Saskatchewan to Antwerp or Rotterdam, is roughly 54 cents a bushel; and out of Churchill it is 53 cents; out of Thunder Bay, direct overseas in the summer shipping months, it is 60 cents; out of St. Lawrence ports, 59 cents; out of the Maritimes ports by way of the lake, and utilizing rail during the winter months, 73 or 74 cents. Using your own Pacific Coast costs at 53 or 54 cents, what is the relationship between the cost of moving it out of Vancouver and moving it out of Prince Rupert? Is there a significant difference?

**Dr. Hick:** I do not think there would be any difference at all, sir.

**Mr. Forrestall:** It would be roughly the same.

**Dr. Hick:** I would say so, definitely, yes, sir.

**Mr. Forrestall:** And the advantage you have to offer is service, because of access problems in the lower mainland.

**Dr. Hick:** Yes.

**Mr. Forrestall:** And to offer greater service you would have to have really expanded facilities; you would have to have greater automation; you would need cleaning and grading facilities.

**Dr. Hick:** The present elevator should be expanded to handle another 3 million bushels; certainly there is need for another elevator here.

**Mr. Forrestall:** And you need another elevator.

**Dr. Hick:** To operate an alternate service to Vancouver, yes. I think these two things are in the wind.

**Mr. Forrestall:** I hope they are.

**Dr. Hick:** You have taken this present Exhibit 11-3 and discussed the shipment to Antwerp. That really should be looked at in conjunction with the table of differences, which is rather interesting if you note...

**Mr. Forrestall:** Why do you insist on rubbing it in? It is bad enough for somebody from Halifax to draw attention to the mileage advantage, without having you point out that.

**Dr. Hick:** Okay.

**Mr. Forrestall:** I looked at that.

**Dr. Hick:** Yes, what I was really pointing out was that the difference between Vancouver to Panama and Prince Rupert to Panama was only 271 miles. I think it is a reasonably immutable fact.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Y en a-t-il beaucoup?

**M. Hick:** Nous venons de visiter Vancouver et nous avons vu 15 ou 20 navires inactifs ancrés dans English Bay alors que le silo de Prince Rupert est rempli à ras bord et qu'on ne peut obtenir de navires.

**M. Forrestall:** Vous n'avez pas de navires.

**M. Hick:** C'est frustrant parfois.

**M. Forrestall:** Oui. Vous avez touché un point sensible.

Vos chiffres proviennent du Conseil des grains du Canada, et sont des renseignements que tout le monde peut se procurer. De 1967 à 1972, les frais de transport du blé de Scott (Saskatchewan) à Anvers ou à Rotterdam s'élevaient à environ 54c. le boisseau; de Churchill, ils s'élevaient à 53c.; de Thunder Bay, directement outre-mer, en été, ils s'élevaient à 60c.; des ports du Saint-Laurent, à 59c.; des ports des provinces Maritimes, par le lac, ou par rail en hiver, à 73c. ou à 74c. En vous fondant sur les frais de transport à partir de la côte du Pacifique, c'est-à-dire 53c. ou 54c., quelle est la différence entre les frais de transport du grain provenant de Vancouver et ceux du grain provenant de Prince Rupert? Est-elle importante?

**M. Hick:** Je ne crois pas qu'il y ait de différence, monsieur.

**M. Forrestall:** Ils s'élevaient à peu près à la même chose.

**M. Hick:** Certainement, monsieur.

**M. Forrestall:** L'avantage de se servir de votre installation est le service parce qu'il est difficile d'avoir accès au sud de la province.

**M. Hick:** Oui.

**M. Forrestall:** Mais pour améliorer encore vos services, vous auriez besoin d'augmenter votre capacité, d'automatiser vos installations et de construire des installations pour le nettoyage et le triage.

**M. Hick:** Le silo actuel pourrait traiter 3 millions de boisseaux supplémentaires, mais il faut certainement en construire un autre.

**M. Forrestall:** Et vous auriez besoin d'un autre silo.

**M. Hick:** Pour assumer une partie des fonctions de Vancouver, oui. Il semble que ces deux objectifs sont en voie de se réaliser.

**M. Forrestall:** Je l'espère.

**M. Hick:** Vous avez mentionné le document 11-3 et vous avez parlé des expéditions à Anvers. Il faudrait vraiment étudier cela en même temps que le tableau des différences qui est aussi intéressant.

**M. Forrestall:** Pourquoi retournez-vous le fer dans la plaie? Il est assez triste qu'un député d'Halifax attire l'attention sur les avantages du point de vue de la distance, sans signaler d'autres avantages.

**M. Hick:** Très bien.

**M. Forrestall:** Je l'ai étudié.

**M. Hick:** Oui, je voulais signaler que la distance entre Prince Rupert et Panama n'est supérieure que de 271 milles à celle qui sépare Vancouver de Panama. C'est indiscutable.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

• 1420

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to ask this of Dr. Hick and the Mayor: you mentioned that with the present facilities you could handle 50 million bushels a year of grain that was uncleaned, ungraded and undried. Do you mean to tell me there are no cleaners or dryers here at this terminal?

**Dr. Hick:** I am saying that, granted under ideal circumstances, the present facility could handle approximately 50 million bushels a year under the present system of shipping ungraded, uncleaned, undried grain to the coast—which is the system that seems to be pretty well followed. Unfortunately, I did not make that point well.

**Mr. Benjamin:** I see. What you meant was that you could handle 50 million bushels and do the cleaning and any drying that was necessary here.

**Dr. Hick:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I get you, right.

**Dr. Hick:** Given a different system of weighing a graded, cleaned, dry grain, a hundred million or more bushels would be the throughput.

**Mr. Benjamin:** Right. Great. Are you aware of a consultant study made back in 1970-71? A Vancouver firm said that, taking the average handling present handlings here could be doubled with the present facilities, both rail...

**Dr. Hick:** Was this—?

**Mr. Benjamin:** A fellow by the name of Jack Guest. He did a study for the Government of Saskatchewan. I was wondering if you were aware of it.

**Dr. Hick:** No, I am not aware of that.

**Mr. Benjamin:** In any case, he claimed that if you took the average handling at Prince Rupert it could be doubled with the present facilities, both rail and terminal. Would you agree with that?

**Dr. Hick:** Of course, I do not know what he is doubling. If it goes back to 1971, prior to 1971 the turnover in this elevator was probably more like 5 million to 10 million bushels a year—it would not be very hard to double that.

**Mr. Benjamin:** He was really talking of running at least at 40 million a year through this terminal.

**Dr. Hick:** That is quite feasible, yes.

**Mr. Benjamin:** Have you tried to persuade the Wheat Board or the Minister that there should be a more consistent diversion of carloads of grain back there at Edmonton and cost?

**Dr. Hick:** I have done very little else in the last couple of years.

**Mr. Benjamin:** They just will not act on it?

[Interprétation]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Forrestall. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser la question suivante au Dr Hick et au maire: vous avez mentionné que les installations actuelles pourraient traiter 50 millions de boisseaux par année de grain non nettoyé, non trié et non séché. Voulez-vous dire que ce silo industriel ne comprend pas d'installations pour nettoyer ou sécher le grain?

**M. Hick:** J'ai dit que dans des circonstances idéales, l'installation actuelle pourrait traiter environ 50 millions de boisseaux par année si on continue d'expédier du grain non trié, non nettoyé et non séché vers la côte. Malheureusement, je ne me suis pas bien expliqué.

**M. Benjamin:** Je vois. Vous vouliez dire que vous pourriez traiter 50 millions de boisseaux et effectuer tout le nettoyage et le séchage nécessaire.

**M. Hick:** Oui.

**M. Benjamin:** Je comprends.

**M. Hick:** Si nous recevions du grain trié, nettoyé et séché, notre production serait de 100 millions de boisseaux ou plus.

**M. Benjamin:** Très bien. Êtes-vous au courant de l'étude qu'a effectuée un expert-conseil en 1970-1971? Une société de Vancouver a déclaré qu'on pourrait doubler la quantité de grain manutentionné dans les installations actuelles, tant pour le chemin de fer...

**M. Hick:** Était-ce—?

**M. Benjamin:** Il s'appelait Jack Guest. Il a effectué une étude pour le gouvernement de la Saskatchewan. Êtes-vous au courant de cette étude?

**M. Hick:** Non, je n'étais pas au courant.

**M. Benjamin:** De toute façon, il a prétendu qu'on pourrait doubler la capacité de manutention des installations actuelles, tant pour le chemin de fer que pour les silos industriels. Convenez-vous de cela?

**M. Hick:** Je ne sais pas du tout quel chiffre il veut doubler. S'il a fait cette étude en 1971, je rappelle qu'avant 1971, le silo déplaçait de 5 millions à 10 millions de boisseaux par année; il ne serait pas très difficile de doubler ce chiffre.

**M. Benjamin:** En fait, il a dit que ce silo industriel pourrait traiter au moins 40 millions de boisseaux par année.

**M. Hick:** C'est réalisable, oui.

**M. Benjamin:** Avez-vous tenté de persuader la Commission canadienne du blé ou le ministre de dévier vers votre installation, de façon plus uniforme, les wagons de grain venant d'Edmonton et de l'Est?

**M. Hick:** Cela a été ma préoccupation principale au cours des dernières années.

**M. Benjamin:** Ils n'agissent pas?



[Text]

**Dr. Hick:** I would not say that.

**Mr. Benjamin:** What reasons do they give for not wanting to divert carloads of grain? Surely there is no administrative problem with it.

**Dr. Hick:** The main hurdle seems to be that this is a Canadian Grain Commission elevator and the Canadian Grain Commission does not originate grain in country elevators. This is undoubtedly the main hurdle in getting consistent through-put here. If this elevator were operated, for example, by the Alberta or Saskatchewan Wheat Pool, I think the situation would be somewhat different. We have certainly no strong feelings as to who should own the elevator. All we are interested in is seeing that it is used, and used to greater capacity. We feel that—and again, it is brought out in the brief—under the present system a good thing is being missed.

**Mr. Benjamin:** That is the reason they gave you for not doing more diverting, was it?

**Dr. Hick:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I find that not a good enough reason. When they are in a situation in Vancouver where, for example, a ship is loading at a certain terminal and that terminal is low on a certain quality and kind of grain that is required on that ship, they think nothing of diverting cars that were originally shipped by the Saskatchewan Wheat Pool and they unload at the UGG elevator or the Alberta Wheat Pool elevator. They do it quite readily in Vancouver, and I do not know why they cannot do it for this port.

**Dr. Hick:** Even more amusing, they send the cars on the barge over to Victoria and then they bring the ship over to Victoria to pick up the grain.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if this Committee does nothing else by way of reporting back, I think we should make a report to Parliament with a recommendation asking the Minister in charge of the Canadian Wheat Board and the Canada Grain Commission to start diverting grain; after they are loaded they can divert them en route before they get to—Red Pass Junction, is it?

**Dr. Hick:** Red Pass Junction.

**Mr. Benjamin:** Before they get there they can be diverted. It is just a case of changing the name on the way-bill, that is all that is needed. I hope that the Committee will agree that we should make that kind of recommendation to the House and to the Minister when we return to Ottawa.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** One of the problems with the movement of grain has been, reputedly, the scarcity of cars. Part of the problem of the scarcity of cars has been the turn-around time. Do you have any records to indicate how long the turn-around time for a car of grain, from point of origin, to this port, to back for loading, would be?

**Dr. Hick:** I would really love to get those records, Mr. McCain. I have not yet been successful. However, I have strong impressions, and strong intimations from the people in the railway, that the turn around here is very much faster than it is in Vancouver.

[Interpretation]

**M. Hick:** Je ne dirais pas cela.

**M. Benjamin:** Pour quelle raison refusent-ils de dévier ces wagons de grain? Il n'y a certainement pas de problème du point de vue administratif.

**M. Hick:** Il semble y avoir un problème parce que c'est un silo de la Commission canadienne des grains et que cette dernière n'expédie pas de grain dans les silos de collecte. C'est sans doute ce qui nous empêche de recevoir du grain régulièrement. Si ce silo était exploité, par exemple, par le pool de blé de la Saskatchewan ou de l'Alberta, la situation serait assez différente. Cependant, nous nous soucions peu de l'indépendance du propriétaire du silo; nous voulons seulement qu'il soit utilisé à plein rendement. Nous estimons que le système actuel pourrait ainsi être amélioré.

**M. Benjamin:** C'est la raison qu'on vous a fournie pour refuser de dévier plus de grain, n'est-ce pas?

**M. Hick:** Oui.

**M. Benjamin:** J'estime que ce n'est pas une raison suffisante. Par exemple, parfois à Vancouver, si un silo ne peut fournir à un certain navire le grain de la qualité demandée, on ne se gêne pas pour dévier des wagons expédiés par le pool de blé de la Saskatchewan et les décharger à un silo de L'UGG ou du pool de blé de l'Alberta. On le fait souvent à Vancouver et je ne vois pas pourquoi on ne peut pas le faire à Prince Rupert.

**M. Hick:** Il est encore plus surprenant de noter qu'on expédie des wagons par ferry-boat jusqu'à Victoria et que le navire se rend à Victoria pour prendre le grain.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si le Comité ne devait présenter aucun rapport, je crois que nous devrions au moins présenter un rapport au Parlement recommandant au ministre chargé de la Commission canadienne du blé et de la Commission canadienne des grains de commencer à dévier le grain. On peut dévier les wagons de grain avant qu'ils ne se rendent à Red Pass Junction, n'est-ce pas?

**M. Hick:** Red Pass Junction.

**M. Benjamin:** Ils peuvent les dévier avant qu'ils n'arrivent là-bas. Il leur suffit de changer le nom sur le bordereau d'expédition, c'est tout. J'espère que les membres du Comité conviendront qu'il faut faire cette recommandation à la Chambre et au ministre aussitôt que nous serons de retour à Ottawa.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur McCain.

**M. McCain:** On a toujours dit qu'un des problèmes était la pénurie de wagons. Et cette pénurie provient en partie du temps nécessaire au renvoi des wagons au point de départ. Avez-vous des chiffres sur la durée du temps de rotation d'un wagon de grain, de son point d'origine au port, et de nouveau au point d'origine?

**M. Hick:** J'aimerais beaucoup obtenir ces chiffres monsieur McCain. Je n'ai pas encore réussi. Cependant, j'ai fortement l'impression, et c'est ce que m'ont laissé entendre les représentants des chemins de fer, que la rotation est beaucoup plus rapide ici qu'à Vancouver.

[Texte]

**Mr. McCain:** You have asked for this time and cannot get it?

• 1425

**Dr. Hick:** I have asked for information along these lines, and I have not been able to get specific information, no.

**Mr. McCain:** Well, I believe they have it in great specifics in the Port of Vancouver, have they not? Have they not given you that?

**Dr. Hick:** I have tried to get this information from Canadian Transport in Vancouver, from the rail co-ordinating people there. I think if we were vociferous enough in requesting it, we could probably get some information about turn around. I think the situation with regard to turn around has improved considerably in Vancouver, recently, of rail cars specifically.

**Mr. McCain:** What is your ship loading time, compared to ship loading time in Vancouver?

**Dr. Hick:** Very much faster.

**Mr. McCain:** You can pour grain out of this elevator faster than, say, the Alberta Wheat Pool can?

**Dr. Hick:** In all fairness, one must mention that a ship is rarely sent here, unless there is sufficient grain in the elevator to fill it. The wheat boards simply do not assign ships here. Right now, that elevator is jammed full, and they cannot unload a single boxcar. This is the second time in the month of May, 1976, that elevator has been jammed full and unable to unload another boxcar. They lost a full week, the second week of May. This week, I think they unloaded a few cars on Monday and Tuesday, and it is jammed full now and waiting for a Chinese ship to start loading on Tuesday. So, there will be about 10 days this month, when there will be no grain unloaded in that elevator, because ships have not been sent here.

**Mr. McCain:** Are cars waiting to be unloaded at this point?

**Dr. Hick:** About 800.

**Mr. McCain:** There are 800 cars waiting here to be unloaded now?

**Dr. Hick:** Not right in Prince Rupert, but on the line coming to Prince Rupert, on the CNR north line, yes.

**Mr. McCain:** Well, it looks as if there could be some improvement in that area.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McCain.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. I have a coupe of specific questions relating to the report, which has been referred to in a number of cases already today. I take it that is essentially the same document which was presented to both Mr. Lang and Mr. Whelan last fall.

**Dr. Hick:** In November, yes. It has not been changed or upgraded, although it needs it.

[Interprétation]

**M. McCain:** Vous avez voulu vous renseigner là-dessus et vous n'avez pas eu réponse?

**M. Hick:** J'ai demandé des renseignements à ce sujet, et je n'ai pu recevoir de renseignements précis.

**M. McCain:** Je crois qu'ils ont des chiffres précis pour ce qui est du port de Vancouver n'est-ce pas? Ne vous ont-ils pas donné ces chiffres?

**M. Hick:** J'ai tenté d'obtenir ces renseignements du bureau de la Commission canadienne des transports à Vancouver, des responsables de la coordination du transport ferroviaire. Je crois que si nous exerçons assez de pression, nous pourrions probablement obtenir des renseignements au sujet de la rotation. La situation à cet égard s'est beaucoup améliorée à Vancouver récemment, surtout pour ce qui est des wagons transportés par chemin de fer.

**M. McCain:** Combien de temps dure le chargement d'un navire à votre silo par comparaison à ceux de Vancouver?

**M. Hick:** Il est beaucoup plus rapide.

**M. McCain:** Vous pouvez vider beaucoup plus rapidement votre silo que, disons, le pool de blé de l'Alberta?

**M. Hick:** En toute justice, il faut mentionner qu'on envoie rarement un navire ici, à moins que le silo ne contienne assez de grain pour le remplir. Les commissions de blé n'envoient pas de navires ici. A l'heure actuelle, notre silo est rempli à pleine capacité, et on ne peut décharger un seul wagon. C'est la deuxième fois en mai 1976 que le silo est rempli à ras bord et qu'on ne peut décharger un wagon de plus. On a ainsi perdu toute une semaine, la deuxième semaine de mai. Cette semaine, je crois que l'on a déchargé quelques wagons lundi et mardi, mais maintenant le silo est entièrement rempli et on attend un navire chinois pour commencer à charger mardi. Donc, pendant 10 jours, aucun grain n'aura été versé dans cet élévateur parce que l'on n'a pas envoyé de navires.

**M. McCain:** Y a-t-il des wagons qui attendent d'être déchargés à l'heure actuelle?

**M. Hick:** Environ 800.

**M. McCain:** Il y a environ 800 wagons qui attendent d'être déchargés?

**M. Hick:** Pas à Prince Rupert seulement, mais sur la voie ferrée en direction de Prince Rupert, la voie du nord du CN.

**M. McCain:** Il me semble que l'on pourrait améliorer la situation dans ce domaine.

Merci monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur McCain.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Merci monsieur le président. J'ai quelques questions précises à poser au sujet du rapport que l'on a déjà mentionné plusieurs fois aujourd'hui. Je suppose que c'est le même document qui a été présenté à M. Lang et à M. Whelan l'automne dernier.

**M. Hick:** En novembre oui. On n'y a apporté aucune modification ou amélioration bien qu'il en ait besoin.



[Text]

**Mr. Goodale:** Things change pretty quickly in the grain business. But, essentially, the case is well taken, and I think, in many respects, in your presentation of the report, and in the responses you have received to it, the ministers have responded pretty positively, in an encouraging fashion, to what you had to say.

I understand, through basically informal sources, that the response in the Canadian Wheat Board was pretty positive as well. Have you had any direct communication from them? Did you present a copy of the brief to the Canadian Wheat Board directly, and have you heard anything from them?

**Dr. Hick:** It was presented to the Canadian Wheat Board, yes.

**Mr. Goodale:** Have they made a formal comment on it, that you are aware of?

**Dr. Hick:** We seem to have very great difficulty in getting a very satisfactory response from the Canadian Wheat Board. With particular reference to this grain storage incentive program, it has been a real problem for us to determine whether or not the Canadian Wheat Board really wants anything to come to Prince Rupert, because we feel that that grain storage incentive program was pretty definitely directed at the existing elevators in Vancouver. We have had an executive of the Alberta Wheat Pool tell us pointblank, that he was told by the Canadian Wheat Board that the program was purely and simply for Vancouver. Now, we have had a communication from the Canadian Wheat Board that, of course, denies this. We are really nervous, because we worry very much about whether or not the grain storage incentive program is, indeed, primarily for Vancouver. If that is the case, we are going to be in a more difficult position than we have ever been in before.

**Mr. Goodale:** I certainly hope that, in the specifics of the report you have presented, that you do receive, if you have asked for it, and I presume you have asked for it from the board, a detailed response to the points which you made.

**Dr. Hick:** Yes, we have.

• 1430

**Mr. Goodale:** As yet that answer has not been forthcoming, I take it?

**Dr. Hicks:** This is a telegram from Mr. Provost to Mayor Lester on April 30:

In answer to your wire of April 29, we as a Board do not believe we should dictate to grain companies where additional storage should be built.

Our storage facilities plan, as you know, is for West Coast ports which certainly includes Prince Rupert. The Canadian Wheat Board hopes additional space will be built in Prince Rupert either by the government or by a grain company. Now, we felt very encouraged by this...

**Mr. Goodale:** What was the date of that...

[Interpretation]

**M. Goodale:** La situation change assez rapidement dans l'industrie céréalière. Mais, on tient compte sous bien des aspects de ce que vous présentez dans votre rapport, et les ministres ont réagi de façon assez positive, de façon encourageante, à ce que vous aviez à dire.

D'après des renseignements obtenus de sources officielles, la réaction de la Commission canadienne du blé a aussi été assez positive. A-t-elle communiqué directement avec vous? Avez-vous envoyé une copie de votre mémoire à la Commission canadienne du blé et vous a-t-elle contacté jusqu'à maintenant?

**M. Hick:** Nous l'avons présenté à la Commission canadienne du blé, en effet.

**M. Goodale:** A-t-elle présenté des observations officielles à ce sujet à votre connaissance?

**M. Hick:** Il semble que nous ayons beaucoup de difficultés à obtenir une réponse satisfaisante de la Commission canadienne du blé. Pour ce qui est, notamment, du programme visant à encourager l'entreposage des grains, nous avons eu beaucoup de difficultés à déterminer si la Commission canadienne du blé veut vraiment que l'on expédie du grain à Prince Rupert, parce que d'après nous ce programme vise de façon assez précise les silos existant déjà à Vancouver. Un cadre du Pool du blé de l'Alberta nous a dit franchement que la Commission canadienne du blé lui avait dit que le programme visait uniquement Vancouver. Maintenant, la Commission canadienne du blé nie ce fait. Nous sommes très inquiets, parce que nous nous demandons si le programme pour encourager l'entreposage des grains n'est pas vraiment destiné surtout à Vancouver. Si c'est le cas, nous aurons encore plus de difficultés qu'auparavant.

**M. Goodale:** J'espère que vous obtiendrez—je suppose que vous avez demandé ces renseignements à la Commission—une réponse détaillée aux points que vous avez soulevés.

**M. Hick:** Oui, nous les avons demandés.

**M. Goodale:** Je crois comprendre qu'il n'y a pas eu de réponse?

**M. Hick:** Voici un télégramme qui a été envoyé le 30 avril par M. Provost au maire Lester:

En réponse à votre télégramme du 29 avril, la Commission ne pense pas qu'il est dans ses attributions d'indiquer aux compagnies de grains où elles doivent construire des entrepôts supplémentaires.

Nos installations d'entreposage, comme vous le savez, sont réservées aux ports de la côte ouest, ce qui très certainement inclut Prince Rupert. La Commission canadienne du blé espère que le Gouvernement ou une compagnie de grains construira des installations supplémentaires à Prince Rupert. D'autre part, nous avons été très encouragés par...

**M. Goodale:** Quelle était la date de ce...

[Texte]

**Dr. Hick:** April 30.

**Mr. Goodale:** A relatively recent communication, then, in response . . .

**Dr. Hick:** Since then we have also had a statement made by the same executive of the Alberta Wheat Board, quite boldly, quite plainly and quite emphatically that he was told by the Wheat Board that the program was entirely for Vancouver and no place else.

We also have it from one of the major grain producing companies that they are quite interested in coming here. They are afraid that if they go to a lot of work and make a presentation to the Wheat Board that they will arbitrarily be turned down because it is Prince Rupert.

Therefore, the whole industry has not caught the message, you might say, if indeed the Wheat Board really wants extra storage here.

**Mr. Goodale:** Well, I suppose we cannot precisely clarify that issue here today . . .

**Dr. Hick:** Oh, no, I am sure you cannot.

**Mr. Goodale:** Certainly . . .

**Dr. Hick:** You can see the point that worries us, and I am airing it because although we may be worrying needlessly, we worry.

**Mr. Goodale:** Well, I can appreciate that and I hope the responses to you from various sources, particularly from the Government of Canada, continue to be positive and encouraging.

Have you had, and I presume you have, any direct communication with interests or groups or others that may be interested in coming to Rupert eventually and either taking over the present facilities or . . .

**Dr. Hick:** Very much so, yes.

**Mr. Goodale:** . . . building their own, perhaps?

Could you give us a brief comment on just what those discussions have been?

**Dr. Hick:** Certainly Alberta Wheat Pool indicated that they are most interested and have been interested for a long time in taking over the existing elevator and seeing it expanded and using it.

Cargo Grain indicate that—to use their words—they are committed to a facility in Prince Rupert. They, and I think all the grain companies—hopefully all the grain companies anyway, including the co-ops—were taken by surprise by the Wheat Board's announcement with a fairly short time limit of May 31.

This has really thrown a tremendously new picture on this whole thing. It has put things into a compressed time frame. I think it is a very imaginative and excellent idea. Goodness knows we are not against it. One of the main themes of our presentation was that West Coast needs more storage and I do not think anybody in their right mind could dispute that.

The thing that makes us very nervous is that if this storage does go to what appears to us to be the favoured, existing terminals in Vancouver then we will be even further out on the end of a limb than we have been in the last 25 or 30 years. As I tried to explain to Iona Campagnolo, if this elevator does not come under the guaranteed storage program, we would be in the same position as a fisherman who could not be bothered to get an "A" licence

[Interprétation]

**M. Hick:** Le 30 avril.

**M. Goodale:** Un message récent donc, en réponse . . .

**M. Hick:** Depuis lors, le cadre du pool du blé de l'Alberta a déclaré sans ambages que la Commission canadienne du blé lui avait indiqué clairement que le programme ne visait que Vancouver et nul autre endroit.

Une importante compagnie productrice de grains nous a aussi laissé entendre qu'elle songeait beaucoup à s'installer ici. Mais elle a peur de perdre son temps en faisant toutes sortes de formalités pour présenter sa demande à la Commission canadienne du blé alors qu'elle serait rejetée arbitrairement du simple fait qu'elle choisirait Prince Rupert.

Donc l'ensemble de l'industrie n'est pas convaincue que la Commission canadienne du blé désire réellement établir de nouvelles installations d'entreposage ici.

**M. Goodale:** Je crains que nous ne puissions éclaircir cette question tout de suite ici . . .

**M. Hick:** Je comprends fort bien.

**M. Goodale:** Très certainement . . .

**M. Hick:** Vous voyez donc ce qui nous préoccupe et c'est pourquoi j'en parle, car même si nous nous inquiétons inutilement, nous ne nous en inquiétons pas moins.

**M. Goodale:** Je vous comprends et j'espère que les réponses que vous obtiendrez de diverses sources, particulièrement du Gouvernement du Canada, continueront à être positives et encourageantes.

Je suppose que vous avez eu des rapports directs avec des groupes qui s'intéressaient à s'installer en temps voulu à Prince Rupert ou à reprendre les installations existant à l'heure actuelle ou . . .

**M. Hick:** Très certainement.

**M. Goodale:** . . . à construire leurs propres installations peut-être?

Pourriez-vous nous indiquer la nature de vos pourparlers avec ces groupes?

**M. Hick:** Oui, très certainement, le pool du blé de l'Alberta a indiqué qu'il désire depuis longtemps se rendre propriétaire des élévateurs existants et non seulement les utiliser mais en accroître la capacité.

La société Cargo Grain indique aussi qu'elle a pris des engagements au sujet d'une installation à Prince Rupert. Cette dernière société et, je crois, toutes les compagnies de grains de toute façon, y compris les coopératives, ont été surpris par ce préavis si court donné par la Commission canadienne du blé, préavis dont l'échéance est au 31 mai.

Toute la situation est modifiée par cette réduction des délais. Votre idée est excellente, et, naturellement nous sommes entièrement en sa faveur; l'un des principaux sujets de notre mémoire était d'ailleurs que la côte de l'Ouest avait besoin de plus d'installations d'entreposage et je crois que personne ne nous contredise.

Ce qui naturellement nous inquiète à ce sujet c'est que si l'on favorise encore les installations d'entreposage comme cela semble être le cas pour les têtes de ligne existantes de Vancouver, alors nous serons encore plus défavorisés que nous l'avons été ces derniers 25 ou 30 ans. Comme j'ai essayé de l'expliquer à Iona Campagnolo, si l'élevateur n'entre pas dans le cadre du programme d'entreposage garanti, nous serons dans la même situation que ce pêcheur



[Text]

when the fishing licences came along and who then two or three years later tried to sell or lease his boat—what good is the darned thing?

**Mr. Goodale:** Yes.

**Dr. Hick:** If it is the intent of the government to eventually lease or sell or otherwise make arrangements for this elevator or it may be they want to keep it themselves, then the Canadian Grain Commission Wheat Pool must make some arrangement with the Canadian Wheat Board, to get this elevator under the umbrella of guaranteed storage.

For somebody planning a new elevator that is their problem; presumably they are big enough to sort of hunt for themselves. But we are nervous and we only have 10 days left to worry about this situation.

**Mr. Goodale:** You mentioned two companies, Alberta Wheat Pool and ...

**Dr. Hick:** Saskpool.

**Mr. Goodale:** Saskpool or Alberta Pool?

**Dr. Hick:** Our impression is that Saskpool do not want to see Alberta Wheat Pool get away with something so they would like to either tag along or else come along separately.

**Mr. Goodale:** I gathered from what you said earlier that you really envisage not simply an expansion of one facility that already exists here but along with that the construction ...

**Dr. Hick:** A new elevator.

**Mr. Goodale:** ... at least one more.

• 1435

**Mr. Hick:** The expansion of the present facility is just a must because it is too small to handle anything more than either two grades of one grain or one grade of each of two grains. Simply you cannot get more than a bushel and a half—the working space is, say, 1.6 million and I think there is about 1.3 million breslels of wheat now and a couple of hundred thousand bushels of rapeseed and there is no place to turn around. Then you many have one load of wheat and then a shipment of rapeseed comes in; and how are you going to handle it? You have to have more storage; that is all.

**Mr. Goodale:** You have to get real flexibility.

**Dr. Hick:** You have to have the right flexibility, yes.

**Mr. Goodale:** This will be my final question, Mr. Chairman, and I would like to direct it to Mayor Lester; it has to do with the spin-off effect that a redevelopment or a growth in development of the grain-handling facilities in Prince Rupert could have. I gather that is the anchor, if you will, for a number of other developments that could be taking place in Prince Rupert given a volume of business that may logically start to grow with an expansion in grain.

[Interpretation]

qui n'avait pas obtenu de permis «A» lorsqu'il y a eu les émissions de permis de pêche et qui deux ou trois ans plus tard voulant vendre ou louer son bateau, n'a pu le faire.

**M. Goodale:** D'accord.

**M. Hick:** Si le Gouvernement a, à un moment donné, l'intention de louer, de vendre, ou de garder cet élévateur, ou encore de passer tout espèce d'accord à son sujet, alors la Commission canadienne des grains devra conclure quelque accord avec la Commission canadienne du blé pour que cet élévateur entre dans le cadre du Programme d'entreposage garanti.

Voilà le vrai problème qui se pose pour quelqu'un qui voudrait établir un nouvel élévateur. On suppose peut-être que la société en question serait capable de se débrouiller seule ... cela ne nous empêche pas de nous préoccuper de la situation alors qu'il ne nous reste que dix jours.

**M. Goodale:** Vous avez mentionné les noms de deux compagnies: Pool du blé de l'Alberta et ...

**M. Hick:** Saskpool.

**M. Goodale:** Saskpool ou le pool de l'Alberta?

**M. Hick:** Nous avons l'impression que Saskpool ne veut pas que le pool de blé de l'Alberta soit exempté de certaines obligations et voudrait emprunter la même voie soit chercher une solution distincte.

**M. Goodale:** Je crois, d'après ce que vous avez dit plus tôt, que vous ne prévoyez pas seulement agrandir une installation existante mais aussi construire ...

**M. Hick:** Un nouvel élévateur.

**M. Goodale:** ... tout au moins un élévateur de plus.

**M. Hick:** Il est nécessaire d'agrandir l'installation existante car on ne peut y traiter que deux catégories d'une même céréale ou qu'une catégorie de deux sortes de céréales différentes. La capacité disponible est, mettons, de 1.6 million de boisseaux et je crois qu'on y entpose actuellement 1.3 million de boisseaux de blé et quelques centaines de milliers de boisseaux de graines de colza; il ne reste donc plus de place pour bouger. Si on nous envoie alors un chargement de blé et de graines de colza, qu'allons-nous faire? Il n'y a pas de doute que nous avons besoin de plus de place d'entreposage.

**M. Goodale:** Il vous faut véritablement pouvoir être plus flexibles.

**M. Hick:** Oui, en rapport avec la situation.

**M. Goodale:** Ce sera ma dernière question, monsieur le président, et je voudrais la poser au maire Lester. J'aimerais savoir quel sera l'effet de l'agrandissement des installations de manutention de grain à Prince Rupert. Cette expansion devrait servir à lancer un certain nombre d'autres projets à Prince Rupert en raison de l'accroissement du volume des affaires dans le domaine du grain.

[Texte]

**The Chairman:** Mayor Lester.

**Mayor Lester:** That is a fairly involved question; the answer, at least, could be involved. I would like to start this way. There is always a latent feeling of discrimination of smaller centres in relation to the larger areas that is particularly prevalent in British Columbia in relationship of places in the North to Vancouver. In dealing with the particular problem of grain, which we quite properly recognize as only one single factor in development of northern areas, we find that logically from the point of view of the grain delivery, from the point of view of the farmers, whom presumably everybody is trying to assist to get the best product, the logical method of delivering grain to the West Coast is not being utilized.

I should mention something here, and I hope it is not going to be misinterpreted, but the impression that we receive is that there is a tremendous pressure exerted on the Wheat Board by the pools and it is even more dominant than that of a private company would be because of the co-operative factor among the farmers as presumably the Wheat Board may feel that the pressure exerted by the pools covers the farmers in the areas of Manitoba, Saskatchewan and Alberta. That may or may not be the fact but the main point of our submission is not simply a parochial one, although it is obvious we are interested in the development of the Port of Prince Rupert and this is an adjunct of it, but it does affect the whole northern system. I will try to answer your question in a roundabout way.

The Ministry of Transport as mentioned in our submission today has made an avowed policy of attempting to alleviate the concerns of northern areas in relationship to southern communities that are more populated. It seems to us in the North very logical that that policy should be synchronized and developed not only by lip service but also for something concrete. From the first test in recent years where logic and economics are on the side of an alternate route to Vancouver, there is a certain and definite—this is my opinion, I see no reason to change it—resistance by the Wheat Board, a Crown agency, to utilizing another outlet to Vancouver for reasons which might be considered not political—the Wheat Board is not political—but because they feel it is the easiest thing for them to do.

This ties in with the over-all development of the North. You can actually argue if you wish—and this goes far beyond the scope of a transport committee such as this—that if there were more utilization of northern facilities, if the southern areas, particularly in British Columbia which have at least half or possibly more of the population and the wealth and resources, were to be diverted and utilized in the North even to a certain extent, then something as definite as the cost-of-living differential between northern areas and Vancouver could be reduced. The infrastructure has to be set up. I am not an authority on dock support, but it seems to me that if there are more ships coming into the port, even a simple thing like having a pilot located there would be possible. At the present time pilots come from Vancouver, which may be considered an expense. In any case there are additional services which could be supplied here. Because of that, there may be more warehousing and all the other things, which fall in line with the ultimate objective of diverting all the resources and all the services and all the capital investment from the south of British Columbia to the north.

[Interprétation]

**Le président:** Monsieur le maire Lester.

**M. Lester:** Voilà une question à laquelle il est, en tout cas, difficile de répondre. Je commencerai par indiquer que les petits centres ont toujours l'impression qu'il y a discrimination à leur endroit comparativement aux grands centres et ceci s'applique particulièrement en Colombie-Britannique pour les endroits qui se trouvent dans le Nord et se sentent défavorisés par rapport à la ville de Vancouver. Pour le grain, qui ne constitue qu'un seul des facteurs en cause dans l'expansion des régions septentrionales, nous pensons que pour son expédition vers l'ouest et pour le bénéfice des cultivateurs que l'on veut aider à obtenir le meilleur produit, on n'utilise pas les moyens qu'il aurait été logique d'utiliser.

Je voudrais mentionner une situation qui ne doit pas prêter à malentendu: nous avons l'impression que les pools exercent une très grande pression sur la Commission canadienne du blé et ceci résulte probablement du fait que les cultivateurs sont unis. La Commission canadienne du blé a peut-être l'impression que cette pression qu'elle subit provient des cultivateurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Que cela soit vrai ou non, nous ne voulons pas seulement prêcher pour notre propre paroisse même si naturellement nous sommes intéressés à l'expansion de Prince Rupert; nous voulons indiquer que cette situation a des répercussions sur tout le système établi dans le Nord. Je vais donc essayer de répondre à votre question de façon générale.

Le ministère des Transports, comme nous l'avons mentionné dans notre exposé aujourd'hui, a indiqué son intention d'aider les régions du Nord qui ne bénéficient pas des mêmes avantages que les communautés du Sud plus peuplées. Nous pensons que cette politique devrait se traduire par des mesures concrètes et non seulement par du verbiage. Or, dès les premières expériences menées ces dernières années, on s'est rendu compte que logiquement et économiquement, il faudrait ajouter une route à celle de Vancouver; pourtant la Commission canadienne du blé, qui est une Société de la Couronne, semble continuer à ignorer ces raisons et préférer Vancouver pour des raisons qui ne peuvent être considérées comme politiques, mais pour des raisons de facilité.

Dans le cadre de l'expansion de l'ensemble du Nord, et ceci dépasse le mandat du présent Comité des Transports, on pourrait accroître l'utilisation des installations septentrionales en orientant en partie vers le Nord cette population, cette richesse et ces ressources qui sont deux fois plus grandes dans le Sud que dans le Nord. Ceci permettrait de réduire l'écart du coût de la vie qui existe entre les régions du Nord et Vancouver. Mais, pour en arriver là, il faudrait établir l'infrastructure nécessaire. Je ne suis pas une autorité dans le domaine du soutien des ports maritimes mais il me semble qu'avec l'accroissement du nombre des navires on pourrait faire résider là un pilote. Pour l'instant on doit chercher les pilotes à Vancouver, ce qui peut être considéré comme une dépense. En accroissant les services et l'entreposage on pourrait attirer les ressources et les investissements en capital du sud de la Colombie-Britannique.



[Text]

[Interpretation]

• 1440

I would like to suggest very respectfully to the Committee that it does not only apply in the relation ship of Prince Rupert to Vancouver; it also applies to all the northern areas of British Columbia and I suggest further more it properly applies to all the northern tier of communities away from the American border. If the policy of the government—and this Committee represents the government—is to develop alternatives to the usage of southern urban centres where the capital is not concentrated, where service is not concentrated where the cost of living differential can be reduced through an over-all policy, and if in face of logic, economics and common sense a simple thing like the utilization of the port of Prince Rupert for grain is not being realized, then I think we would all find it difficult to place any credence whatsoever in the government's policy.

**Mr. Goodale:** Your point is very well taken. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Goodale. Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Mr. Chairman, just a couple of short questions. I think I heard Dr. Hick say that he had an elevator full of grain and there was a port full of ships in Vancouver and because they would not come here and they were not coming here he could not move the grain out. Would you explain why that would be?

**Dr. Hick:** Well, this is not every-day occurrence, but it does happen.

**Mr. Whittaker:** Yes, it has happened.

**Dr. Hick:** The elevator systems on the Prairies are primarily the Alberta and Saskatchewan Wheat Pool, and they feel very, very strongly—and possibly with some justification—that the grain which is accepted in their company elevators on the Prairies must go to their terminals on the Coast, and they certainly get quite upset if the grain is diverted to some terminal other than their own either in Vancouver or elsewhere. The same thing happened at the Burrard Terminal which of course exploded last November. The Burrard Terminal would often have capacity. The others, the Alberta and Saskatchewan Wheat Pool, would not necessarily have capacity, but their grain would be sitting in box cars waiting until the Alberta and Saskatchewan Wheat Pool had the capacity. The question of course then comes whose grain is it and that is one that you can dig into for a long time and get a variety of different answers. But there is no question whatever that the legislation that covers the Canadian Wheat Board gives them absolute authority to divert the grain to wherever they want it diverted, wherever it can be most efficiently handled. Yet I can certainly see the standpoint of the Wheat Board, they are trying to keep everybody happy and sometimes the grains seems to end up sitting in cars or in elevators down south even though it is not necessarily being as efficiently handled as it could be elsewhere, either at other elevators down south or here.

**Mr. Whittaker:** It seems rather strange to me. Our main attempt here is to get the grain sold, to dispose of it and to get money back into Canada for it, no matter who owns it. The selling agent becomes the Wheat Board. They are government agents, you have a government elevator here and I just cannot understand why they would not be

Je dirais que cette situation n'est pas seulement valable pour Prince Rupert par rapport à Vancouver mais aussi pour toutes les régions du Nord de la Colombie-Britannique et pour toutes les collectivités du Nord qui sont éloignées de la frontière américaine. Si vraiment le Gouvernement et le présent comité, qui le représente, ont l'intention de promouvoir d'autres régions que les centres urbains du Sud, de développer les régions à faible concentration de capitaux et de réduire l'écart du coût de la vie qui existe entre le Nord et le Sud, s'ils ne réussissent pas à augmenter l'utilisation du port de Prince Rupert pour en tant que une pour le grain, ce qui est la logique même, je crois que nous ne pourrions ajouter foi à la politique gouvernementale déclarée.

**M. Goodale:** Ce que vous dites est très pertinent. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Goodale. Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Quelques courtes questions: je crois que M. Hick a indiqué qu'il disposait d'un silo plein de grain et qu'à Vancouver il y avait un port rempli de navires mais que les navires ne semblaient pas vouloir se rendre à Prince Rupert et que par conséquent il ne pouvait expédier ce grain. Pouvez-vous nous expliquer cette situation?

**M. Hick:** Naturellement ce n'est pas une situation qui se produit tous les jours mais elle n'est pas exclue.

**M. Whittaker:** Oui, la situation s'est produite.

**M. Hick:** Dans les Prairies, le système de silos comprend principalement les pools du blé de l'Alberta et de la Saskatchewan. Leur sentiment très net, et peut-être ont-ils certaines raisons à l'appui, est que le grain qui est accepté dans les éleveurs de leur compagnie, dans les Prairies, doit être expédié à leurs silos industriels sur la côte. Naturellement, cela les dérange beaucoup si le grain est détourné vers un silo autre que le leur à Vancouver ou ailleurs. La même situation s'est produite au silo de Burrard où il y a eu explosion en novembre dernier. Le silo de Burrard possédait très souvent la capacité d'entreposage nécessaire alors que les autres silos des pools de l'Alberta et de la Saskatchewan ne possèdent pas toujours cette disponibilité. Mais on préfère laisser le grain stationner dans des wagons couverts jusqu'à ce que l'on trouve les possibilités d'entreposage. La question qui se pose alors est de savoir à qui appartient le grain et vous pouvez donner beaucoup de réponses à cette question. Il n'y a pas de doute cependant que la loi qui régit la Commission canadienne du blé lui donne tout le pouvoir nécessaire pour détourner le grain où elle veut et où il sera le plus efficacement manipulé. Je puis comprendre alors le point de vue de la Commission canadienne du blé qui veut plaire à tout le monde; mais on en arrive ainsi à avoir du grain qui stationne dans des wagons ou dans certains éleveurs du Sud alors qu'il pourrait être manipulé plus efficacement ailleurs dans d'autres éleveurs du Sud ou ici.

**M. Whittaker:** Ceci me paraît curieux, car nous voulons surtout vendre le grain pour que le Canada obtienne des fonds correspondants; la question de la propriété de ce grain importe peu. C'est la Commission canadienne du blé qui est le vendeur du Gouvernement et, puisque nous avons un silo gouvernemental ici, je ne comprends pas

[Texte]

diverting ships up here to use your facility to capacity when these ships are in the harbour of Vancouver—and I have seen them in great numbers and this really seems very strange to me.

• 1445

**Dr. Hick:** This is probably as much traditional as it is current; the terminals make money and the country elevators do not.

**Mr. Whittaker:** It seems that the main objective is to get money back onto the farm, is it not?

**Dr. Hick:** Yes, you are right. But the pools feel that if the grain does not go through their elevators somewhere along the line the farmer is losing money. The farmer is also losing money when the Canadian Wheat Board has to pay tens of millions of dollars of demurrage and extra interest on grains stored and not sold and so on and so on and so on, and lost premium sales because they cannot keep up with their commitments and so on.

**Mr. Whittaker:** When this situation happens, what are you people doing?

**Dr. Hick:** Screaming.

**Mr. Whittaker:** You are!

**Dr. Hick:** Yes, screaming.

**Mr. Whittaker:** Are you not being heard at all?

**Dr. Hick:** I think so; gradually we are being heard, yes.

**Mr. Whittaker:** Is demurrage being paid on the cars that you have here now full of grain and the ones that are going to be here very soon?

**Dr. Hick:** I cannot answer that. I cannot answer that.

**Mr. Whittaker:** If it were, would you know who paid it?

**Dr. Hick:** Probably somebody from the railway could give you that. I think everything that is charged to the Wheat Board is eventually charged to the farmer, is it not?

**Mr. Whittaker:** The Canadian Wheat Board would have to pay the demurrage on the ...

**Dr. Hick:** ... on the rail cars.

**Mr. Whittaker:** Has this always been a government elevator?

**Dr. Hick:** Yes. It was operated for a number of years, I believe, in the nineteen thirties by the Alberta Wheat Pool.

**Mr. Whittaker:** They did not own it, they just ...

**Dr. Hick:** No, they never owned it. It was built by the government. It was originally 1.25 million bushels and there was a 1-million-bushel annex built in 1967 or 1968, I believe.

[Interprétation]

pourquoi on ne pourrait acheminer ici ces nombreux bateaux que j'ai vus dans le port de Vancouver.

**M. Hick:** C'est probablement une situation aussi traditionnelle qu'ordinaire; les silos industriels font des profits et les éleveurs régionaux n'en font pas.

**M. Whittaker:** Ne s'agit-il pas cependant de ramener l'argent à la ferme?

**M. Hick:** Oui, vous avez raison. Toutefois, les syndicats pensent que si le grain n'est pas manutentionné dans leurs éleveurs, les cultivateurs perdront de l'argent. Le cultivateur perd aussi de l'argent lorsque la Commission canadienne du blé doit verser des dizaines de millions de dollars de frais de retard et d'intérêt supplémentaire pour le grain entreposé et non vendu etc. et qu'elle perd les ventes avantageuses parce qu'elle n'est pas en mesure de remplir ses engagements etc.

**M. Whittaker:** Lorsque cette situation se produit, que faites-vous?

**M. Hick:** Nous hurlons.

**M. Whittaker:** Est-ce vrai?

**M. Hick:** Oui.

**M. Whittaker:** Et est-ce que quelqu'un ne finit pas par vous entendre?

**M. Hick:** Je crois que petit à petit on finit par nous entendre.

**M. Whittaker:** Est-ce qu'on paye des frais de retard pour les wagons remplis de grain qui stationnent ici maintenant et pour ceux que vous allez recevoir très bientôt?

**M. Hick:** Je ne puis répondre à cette question.

**M. Whittaker:** Si c'était le cas, savez-vous qui paierait la note?

**M. Hick:** Probablement qu'un spécialiste des chemins de fer pourrait vous répondre. Je crois que tous les frais qui sont assumés par la Commission canadienne du blé sont supportés, en temps et lieu, par le cultivateur, n'est-ce pas?

**M. Whittaker:** La Commission canadienne du blé aurait à verser les frais de retard pour ...

**M. Hick:** ... pour les wagons de chemin de fer,

**M. Whittaker:** Ce silo a-t-il toujours été un silo gouvernemental?

**M. Hick:** Oui. Je crois qu'il a été exploité pendant un certain nombre d'années, dans les années 30, par le pool de blé de l'Alberta.

**M. Whittaker:** Ce pool n'en était pas propriétaire, tout simplement ...

**M. Hick:** C'est exact, il n'en a jamais été propriétaire. Le silo a été construit à l'origine par le Gouvernement pour entreposer 1.25 millions de boisseaux et on a construit, en 1967 ou 1968 je crois, une annexe pour entreposer un million de boisseaux.



[Text]

**Mr. Whittaker:** Why did the Wheat Pool get out?

**Dr. Hick:** This was long before my time and I cannot answer that. This goes back before the war; they were out of it. They built their terminal at Vancouver and I think decided to pull everything through that, the big Alberta Wheat Pool in Vancouver.

**Mr. Whittaker:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker. Mr. McIsaac.

**Mr. McIsaac:** Thank you, Mr. Chairman. I have just a couple of fairly quick questions. We are talking about the role of the government and the role of the Canadian Wheat Board in the greater utilization of the facility at Prince Rupert. I have two points. I think the grain producers and the farmers of my area and the rest of the Prairie area that ship through the West Coast would like to see some alternative route to the one in Vancouver if anything happens such as rail or slides or whatever. In the last few questions we were getting down to some of the points here. I think the ownership of the facilities is a pretty key point here. We are talking about a government facility here in Prince Rupert.

Looking at your table here, we are talking of about 23.5 million bushels of space that is privately owned out of the whole 24.5 million in Vancouver. It is owned by the co-operatives really, but it is privately owned. They are paying the men to run those terminals, they are responsible for the wages, they are doing the cleaning and they are selling the screenings. As somebody said, they are doing not too badly in the terminal business; that is true, I think.

In your study and examination and discussions on this question of better utilization of facilities here, what opinions do you have on the ownership of this facility? Do you feel it should remain under the government or should it be sold or leased to one of the grain companies perhaps? Do you see the ownership as having been a problem in better utilization?

**Dr. Hick:** Oh, yes, undoubtedly that is one of the major problems, unquestionably, yes. For a long time, until two years ago, there was a 1.5-cent-a-bushel terminal diversion charge for any grain that came here or went to Churchill, simply because they were not pool elevators really, neither here nor Churchill. This has been abolished. If this elevator continued to be owned by the government but they made it an open elevator and allowed Saskatchewan Wheat Pool and Alberta Wheat Pool, and so on to use it and ensure whatever profit there is in it, if indeed there is, it would be quite in order if they want to lease it to Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool, or anybody that wants to lease it, and do it on that basis. But in heaven's name, regardless of ownership, regardless of management or operation, the thing should be used, because it makes such eminent good sense in the total transportation system in Western Canada.

**Mr. McIsaac:** It does, but you cannot say that regardless of ownership. If ownership has been a factor, this is the question it seems to me that we...

[Interpretation]

**M. Whittaker:** Pourquoi est-ce que le pool du blé s'est retiré de cette opération?

**M. Hick:** C'était longtemps avant que je sois ici et je ne puis répondre. C'était avant la guerre, et ce pool a construit son propre silo à Vancouver, il a décidé de tout faire passer par là.

**M. Whittaker:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Whittaker. Monsieur McIsaac, vous avez la parole.

**M. McIsaac:** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions rapidement: je voudrais poser deux questions sur le rôle du Gouvernement et de la Commission canadienne du blé en ce qui a trait à l'accroissement de l'utilisation de l'installation de Prince-Rupert. Je crois que les producteurs de grain et les cultivateurs de ma région qui expédient leur grain par la Côte Ouest aimeraient avoir une route de rechange pour pouvoir passer par un autre endroit que Vancouver s'il se produisait quelque désastre ferroviaire ou un glissement de terrain etc. Dans les dernières questions posées ici, on a touché certains aspects essentiels comme l'appartenance des installations. Ici, à Prince-Rupert, il s'agit d'une installation gouvernementale.

D'après votre tableau ici, à Vancouver un espace d'entreposage de 23.5 millions de boisseaux appartient à des compagnies privées alors que la totalité des espaces d'entreposage est de 24.5 millions. Cette propriété est en fait celle des coopératives, mais elle est privée. Les coopératives paient le personnel qui exploite ces silos, effectuent le nettoyage et vendent les déchets de tamisage, les criblures. Comme on l'a déjà dit je crois que les affaires ne sont pas trop mauvaises à ce silo.

D'après vos études en vue d'améliorer l'utilisation des installations, pensez-vous qu'on doive laisser ces installations au Gouvernement ou pensez-vous qu'il faudrait les vendre ou les louer à quelque compagnie de grain pour en permettre une meilleure utilisation? Pensez-vous que l'identité du propriétaire constitue un problème?

**M. Hick:** Il n'y a pas de doute que cela constitue un problème. Pendant longtemps, jusqu'à il y a deux ans, on exigeait un droit de 1.5c. par boisseau pour réacheminer vers le silo tout le grain qui était amené ici ou qui était envoyé à Churchill, et ce pour la simple raison que notre silo et ceux de Churchill n'étaient pas, en fait, des silos du pool. Ce droit a été aboli. Ce silo pourrait rester la propriété du Gouvernement mais être mis à la disposition des pools du blé de la Saskatchewan et de l'Alberta pour que ceux-ci l'utilisent et en tirent des profits. Le Gouvernement pourrait très bien le louer à ces pools ou à toute autre société qui voudrait l'exploiter sur cette base. Mais de toute façon, quel que soit le propriétaire ou la gestion, on devrait se servir de ces installations et c'est une simple question de bon sens dans le cadre du système de transport de l'Ouest.

**M. McIsaac:** Certainement, mais vous ne pouvez pas ignorer l'identité du propriétaire. Cela a joué un rôle c'est ce dont nous devons...

[Texte]

**Dr. Hick:** It has been a factor.

• 1450

**Mr. McIsaac:** ... should be addressing ourselves to. It is simple enough to say to the Canadian Wheat Board to direct and divert, and so on. As I say, I do know that farmers are concerned about an alternative route, but if the question of ownership, for very good and obvious reasons, is a factor, is that something we should be ...

**Dr. Hick:** The only thing about that is, of course, that I do not think you can divorce the whole situation; you have to look at the total picture. The farmer is certainly told by the pool he belongs to that it is essential that his grain go through his own elevator in Vancouver, but the pool does not necessarily explain to the farmer in any great detail what that is costing him in terms of demurrage on ships tied up in English Bay, for example, or a loss to the freedom of sales from the West Coast, or a loss of national reputation as a reliable grain seller, or of storage charges on grain stuck in box cars and in elevators and not loaded on ships, or in interest tied up by the Canadian Wheat Board on payments for grain that they have not been able to sell because they cannot load it on a ship, and so on. It is a very complex thing.

I think the farmer has been sold a bit of a bill of goods by the co-ops to a certain extent—quite understandably—I am sorry?

**Mr. Whittaker:** By the government?

**Dr. Hick:** Oh, I do not know about that. God knows, I am no authority on this grain business, but I certainly gather from talking to farmers who do not belong to the pools, anyway, that some of the fellows are literally convinced that if their grain does not go through a terminal elevator that it is costing them a bundle, and this of course is nonsense. It is just nonsense.

Of course, one way that this could all be adjusted would be by the Grain Commission adjusting the rate, because that is one thing the Wheat Board does not control. It is a glorious mixup at times. You really wonder. Sometimes the deeper you get into the water the murkier it gets.

**Mr. McIsaac:** I think what you are also saying in the brief, and from the other moves with respect to storage, is that now is a pretty crucial time to ensure that action is taken to ensure future development here, because it is pretty important to ...

**Dr. Hick:** Between now and the end of May this year is very crucial.

**Mr. McIsaac:** It is an important issue as far as the Prairie grain producer is concerned in that in a broad way we do have alternate route and access as a means of getting that grain out.

**Dr. Hick:** We are really quite desperate that between now and the end of this month there would be some arrangement between the Grain Commission and the Wheat Board, regardless of what they propose to do in the long run, in the short run get this thing under the umbrella of that guaranteed storage program, and there are only ten days left for that to be done.

[Interprétation]

**M. Hick:** Oui, l'identité du propriétaire a joué un rôle.

**M. McIsaac:** ... nous occuper. Il ne suffit pas de dire que c'est à la Commission canadienne du blé d'expédier, de réacheminer, etc. Comme je l'ai dit, je ne sais pas si les cultivateurs se préoccupent de trouver une autre voie mais si la question de l'appartenance joue un rôle ici, il n'y a pas de doute que ...

**M. Hick:** Cependant, vous ne pouvez pas séparer une question de l'ensemble. Le pool dit certainement au cultivateur qu'il fait partie d'un système et qu'il est essentiel que son grain passe par le silo de Vancouver, mais le pool n'explique pas nécessairement au cultivateur quels sont les frais qu'il supporte au point de vue retard de chargement des navires qui sont immobilisés dans English Bay. Il n'indique pas au cultivateur ce que la compagnie perd comme vente sur la côte ouest, ne précise pas si sa réputation de vendeur national de grain est comprise, ne révèle pas ce qu'il lui en coûte de frais d'entreposage ou de frais résultant de l'immobilisation des grains dans des wagons fermés et dans des silos alors qu'ils devraient être chargés sur les navires. Le pool ne dit pas au cultivateur combien d'intérêts il doit verser à la Commission canadienne du blé pour le grain qu'il n'a pas pu vendre du fait qu'il n'avait pu le charger sur les navires, etc. Le problème est donc extrêmement complexe.

Je crois que les coopératives, jusqu'à un certain point, et cela se comprend bien, ont fait croire au cultivateur jusqu'à un certain point ce qui faisait leur affaire... Je m'excuse?

**M. Whittaker:** Et le gouvernement?

**M. Hick:** Pour le gouvernement, je ne connais pas la situation. Je ne suis pas spécialiste dans le domaine des grains mais d'après les propos de certains cultivateurs qui, de toute façon, ne faisaient pas partie des pools, je déduis qu'il existe des cultivateurs qui sont absolument convaincus que si leur grain ne passe pas par un silo ils perdent énormément d'argent. Bien sûr, cela est absurde.

La Commission canadienne des grains pourrait, en rajustant le taux, rétablir cette situation car la Commission canadienne du blé ne contrôle pas le taux. Mais de toute façon, à certains moments, on a l'impression que la situation est des plus confuses. Plus on avance, plus on s'enlise.

**M. McIsaac:** D'après votre mémoire, et d'après les autres mesures prises au sujet de l'entreposage, je crois qu'on peut conclure que c'est le moment ou jamais de prendre des mesures pour assurer l'évolution future dans ce domaine, car il est fort important de ...

**M. Hick:** Cette période qui s'étend entre aujourd'hui et la fin de mai est absolument critique.

**M. McIsaac:** Pour les producteurs de grain des Prairies, il est essentiel qu'on obtienne une route de rechange pour expédier ce grain.

**M. Hick:** Il faut absolument que la Commission canadienne des grains et la Commission canadienne du blé en viennent à un accord avant la fin du mois et, quelles que soient les solutions qu'elles préconisent à longue échéance, qu'elles s'entendent tout au moins pour que cette situation entre dans le cadre du programme garanti d'entreposage; il ne leur reste que dix jours pour agir.



[Text]

**Mayor Lester:** Mr. Chairman, may I amplify the answer to that question?

**The Chairman:** Mayor Lester.

**Mayor Lester:** I think you have raised a key point, Dr. McIsaac, and I think it is entirely valid. If ownership, regardless of the economics or the facts, is a factor, then of course some consideration should be given to changing the ownership. I think what Dr. Hick has explained is that from the point of view of utilization of the elevator, as long as there was a guarantee of shipment we certainly would have no objection, or would other people in the area, to having it under a different ownership. But that is a governmental decision and part of the difficulty, I should imagine, is because the Grain Commission is under the control of one minister and the Wheat Board has a minister responsible for its operation, and the two may not always agree.

That certainly is a problem that should be resolved as quickly as possible if, as you state, and I agree with you, that that certainly is an obstacle regardless of the morals and economics of the case.

**Mr. McIsaac:** Yes I think there may well be room for changes in government policy and regulation, whether it is rates or whatever, that could help you. I am not saying that, but another question is also involved. I think everybody is appreciative of your viewpoint in this and it certainly fits with the over-all objective of the Prairie producer that greater utilization be made here, and hopefully there will be some resolution to it.

• 1455

**Mayor Lester:** I would like to emphasize one more point, Dr. McIsaac. I did touch on it before. It certainly is of interest to the people in Prince Rupert to see the elevator utilized. If it were something that was not economical, not logical, I do not think we would be making presentations to your Committee today. We believe, in addition to assisting the growth of the area, to the port, to extra ships, it is substantiated by data that no organization to my knowledge has been able to refute, whether it is people from the Wheat Board, people from the Pool, or independent people. We believe it is in the best interests of Canada as a whole for better delivery, and particularly for the farmers in the long run and even the short run to get a better price for their wheat, which I believe is a prime function of the delivery of grain to...

**Mr. McIsaac:** No, I think you are quite correct.

**The Chairman:** Thank you, Dr. McIsaac. Mr. Cadieu.

**Mr. Cadieu:** Yes, Mr. Chairman. First of all, I certainly would like the people of Prince Rupert to know that we certainly appreciate the wonderful tour they gave us of all their facilities. We certainly enjoyed it very much. It really gave us good look at the situation.

Many of my questions have been dealt with. I noticed Dr. Hick in one case said that he thought the present facilities would handle a lot more grain if they had had it. Is that right?

[Interpretation]

**M. Lester:** Monsieur le président, puis-je donner plus de détails en réponse à cette question?

**Le président:** Monsieur le maire Lester, vous avez la parole.

**M. Lester:** Je crois que vous avez soulevé là une question essentielle, monsieur McIsaac, et il est évident que si l'appartenance, indépendamment des questions économiques ou des faits en cause, joue un rôle, il faudrait songer à apporter un changement de propriétaire. Je crois que le docteur Hick nous a indiqué qu'en ce qui a trait à l'utilisation du silo, du moment que l'expédition pouvait être garantie, il n'y avait aucune objection à ce que d'autres personnes œuvrant dans ce domaine en ait la propriété. Mais je crois qu'il faut que le gouvernement prenne une décision de ce côté et je suppose que cela crée des difficultés puisque la Commission canadienne des grains et la Commission canadienne du blé dépendent de deux ministres différents qui peuvent ne pas être toujours d'accord.

Ce problème cependant devrait être résolu le plus rapidement possible car il crée certainement des difficultés indépendamment de toute question de principe ou d'économie.

**M. McIsaac:** Certainement, il n'y a pas de doute qu'il pourrait être utile que le gouvernement modifie sa politique ou ses règlements pour vous aider. Je crois que dans cette optique, tout le monde comprend votre point de vue et qu'il est certainement à l'avantage du producteur des Prairies de pouvoir obtenir cette utilisation accrue des installations; on doit espérer que des décisions seront prises en ce sens.

**M. Lester:** J'aimerais souligner un autre point dont j'ai d'ailleurs déjà parlé. Les habitants de Prince Rupert tiennent certes à ce que les silos soient utilisés. Si c'était peu économique ou illogique, nous ne serions pas venus vous présenter nos vues aujourd'hui. Des données qu'aucun groupe, à ma connaissance, n'a pu réfuter, que ce soit les représentants de la Commission canadienne du blé, du pool ou des personnes indépendantes, démontrent que l'utilisation des silos favorise l'expansion de la région, du port ainsi que l'utilisation de navires supplémentaires. C'est dans l'intérêt du Canada tout entier. On pourra ainsi assurer un meilleur service de livraison à long terme, notamment aux agriculteurs qui obtiendront à court terme un meilleur prix pour leur blé, ce qui constitue selon moi l'objectif premier de la livraison des céréales vers...

**M. McIsaac:** Vous avez tout à fait raison.

**Le président:** Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Cadieu.

**M. Cadieu:** Monsieur le président, je tiens premièrement à assurer les habitants de Prince Rupert que la visite de toutes leurs installations nous a vivement intéressés. Elle nous a permis de mieux comprendre la situation.

On a déjà abordé un bon nombre de mes questions. Dr. Hick à une occasion a déclaré que selon lui les installations actuelles auraient pu servir à la manutention d'une quantité supérieure de céréales, si toutefois celles-ci étaient disponibles.

## [Texte]

**Dr. Hick:** I do not think there is any question about it.

**Mr. Cadieu:** If you had had the grain.

**Dr. Hick:** Oh, yes.

**Mr. Cadieu:** In another instance I noticed that you could not get the ships. You have cars loaded here right now and you are not getting the ships to move it out.

**Dr. Hick:** If I were in the position of wanting to ham-string the development of Prince Rupert as a grain port I could think of many different ways that I could do it. One would be: do not send the cars. Two would be: do not send the ships. Number three would be: send lots and lots of wet grains so that you plug the elevator with wet grain and cannot dry it, et cetera.

You know, there is no end to the ways that we can get fouled up here. One of the problems, of course, is insufficient storage in that particular elevator there. And let us face it, ships are notoriously erratic in their arrivals. They are supposed to arrive at a certain time and they arrive a week later, or they might arrive a week earlier, and so on. God knows, we are not trying to blame the Wheat Board for everything, by any stretch of the imagination. But you need more flexibility in this elevator in order to smooth out an awful lot of these humps and holes in the arrival of cars and the arrival of ships, in handling different grades of grain, in handling wet grain and being able to store wet grain until you can clean it, and so on.

**Mr. Cadieu:** A year ago there was an investigation on the Prairies, through different farm organizations and individual farmers, when the farmers could not get rid of any grain at all because of the strike in Vancouver and what have you. It was tied up. When they looked into it, farmers were not getting the cars and they found many side tracks filled up with cars that were suitable for hauling grain, and others were . . . Here you people did not have cars, and the farmers could not ship the grain. They found this out. So there is a little bit of the blame on the railway companies as well.

There was something wrong, whether it was weather conditions or what. We did find that there were an awful lot of boxcars being held up. They were just parked in side tracks out of the road. Here you people in many cases were not getting any cars in here, and the farmers were not able to ship any grain. So I think there certainly should be quite an investigation of the whole grain movement.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cadieu. Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Dr. Hick a couple of quick questions. I realize we are pressed for time today and most of my questions have been really answered.

I was interested in the comment that there were some 800 cars somewhere between here and Redpath Junction that require unloading and cannot be unloaded because you are jammed here. What is the number of cars that this port facility can unload in a day? More importantly, maybe, what kind of ship, how big a ship, can the port facility here accommodate in front of the grain terminal? Is the reason you are not getting ships the fact that you may not be able to accommodate the kind of ships that are presently loading in Vancouver?

## [Interprétation]

**M. Hick:** Cela ne fait aucun doute.

**M. Cadieu:** Si les céréales étaient disponibles.

**M. Hick:** Certainement.

**M. Cadieu:** A une autre occasion vous avez dit que les bateaux n'arrivaient pas. On charge des wagons ici maintenant mais, il n'y a pas de bateau pour transporter les céréales.

**M. Hick:** Si je voulais nuire à l'expansion de Prince Rupert en tant que port d'expédition des céréales, je pourrais avoir recours à plusieurs moyens pour arriver à mes fins. Premièrement, je n'enverrais pas de wagons vers le port; deuxièmement, je n'enverrais pas de bateaux; troisièmement, j'expédierais une grande quantité de céréales mouillées afin d'obstruer le silo, sans qu'il soit possible de sécher les céréales, etc.

Vous savez, il y a une foule de façons de gâcher la situation. L'insuffisance d'entreposage dans ce silo-ci, par exemple, crée des complications. Il faut également admettre que l'arrivée des bateaux est des plus irrégulières. Ils accusent parfois une semaine de retard ou alors ils arrivent une semaine plus tôt que prévu, et ainsi de suite. Dieu sait que nous ne voulons pas blâmer la Commission canadienne du blé de toutes nos difficultés. Mais la règle dans ce silo doit être plus souple afin de pouvoir accommoder les retards des wagons et des navires, la manutention des diverses catégories de céréales, des céréales humides et de pouvoir entreposer les céréales humides jusqu'à ce qu'elles soient sèches, et ainsi de suite.

**M. Cadieu:** Il y a un an, on a effectué une enquête dans les Prairies par le biais de diverses organisations agricoles et d'agriculteurs privés, parce que les agriculteurs n'arrivaient pas à se débarrasser de leurs céréales à cause de la grève à Vancouver et ainsi de suite. Tout était congestionné. L'enquête a révélé que les agriculteurs ne pouvaient obtenir les wagons bien que de nombreuses voies secondaires étaient bondées de wagons aptes au transport des céréales, alors que d'autres wagons étaient . . . Ici, il était impossible d'obtenir des wagons et les agriculteurs, eux, ne pouvaient expédier leurs céréales. L'enquête a révélé tout cela. Les compagnies ferroviaires sont également un peu à blâmer.

Quelque chose n'allait pas, je ne sais si c'était les conditions atmosphériques ou autre chose. Nous avons découvert que de nombreux wagons étaient retenus, qu'ils étaient rangés sur des voies secondaires. Donc, vous ne pouviez obtenir de wagons et les agriculteurs ne pouvaient expédier leurs céréales. J'estime que le transport des céréales devrait faire l'objet d'une enquête approfondie.

**Le président:** Merci, monsieur Cadieu. Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions au Dr Hick. Nous n'avons pas beaucoup de temps aujourd'hui et l'on a répondu à la plupart de mes questions.

On a dit tout à l'heure que quelque 800 wagons attendent d'être déchargés quelque part entre Prince Rupert et Redpath Junction, mais que le port est présentement congestionné. Combien de wagons peut-on décharger dans cette installation portuaire dans une journée? Je devrais surtout vous demander quel genre de bateaux ou des bateaux de quelle taille l'installation peut-elle accommoder devant la tête de ligne du transport des céréales? Se peut-il que les bateaux ne viennent pas tout simplement parce que vous ne pouvez accommoder le type de bateaux que l'on charge présentement à Vancouver?



[Text]

[Interpretation]

• 1500

**Dr. Hick:** There is a picture here which will go in your report. It shows a ship tied up at the dock. That ship, the *Ultrasea*, 896 feet long, was the fourth largest ship that ever took grain from the West Coast of Canada. It successfully loaded close to 2 million bushels from this elevator. It came here after loading 17,000 tons in Vancouver. I think it then took on 35,000 long tons here and then went back to Vancouver and picked up some more. It was a load for India. That gives you your answer to that question. Your other question, I am sorry?

**Mr. Skoreyko:** It was, how many carloads?

**Dr. Hick:** The number of cars per day. Under the system that has prevailed of shovelling grain with the semi-mechanical shovel from the boxcar, I would say between 40 and 50 cars a ship. When there has been pressure on, of course, they have run two ships down there as many as six days a week. Probably the best thing to take would be the best month. It was 1,960 cars, I believe, in April 1973.

With the new mechanical boxcar dumper, Larry de Montigny, the manager, assures me that he will get at least 60 cars a ship. There again, you have to say whether you are talking about a mix of hopper cars and boxcars or whether you are talking about all hoppers or all boxes or what, because the hoppers, of course, are 50 per cent bigger, much faster to unload and so on; but this new mechanical dumper, which is a very excellent piece of machinery, certainly will improve throughput there.

One problem that the Wheat Board have complained about on this elevator, of course, is, they say there are labour problems here, not in terms of hostile labour or difficult labour, but in terms of inadequate labour force. Well, they turn the thing on and off like a tap. They expect the elevator to unload 2,000 cars a month for a couple of months and then nothing for the next three months. Where do you get your labour? They can find a job somewhere else, and they do. The new mechanical boxcar dumper, I think, is going to alleviate that situation very considerably.

**Mr. Skoreyko:** The other point that you made, Doctor, was that if the elevator here was privately owned, that is either by Sask Pool or the Alberta Wheat Pool, there would be a better chance or a good chance of getting more business because they may wish to direct their grain here. Does not the hypothetical situation arise if one of the companies did acquire this grain elevator and they preferred to keep the Vancouver port elevators busier or busy at all times, that you might end up getting less grain? Is the problem really not a question of who owns the grain elevators, but with government policy or with the Wheat Board who have the right to direct cars wherever they want to?

**Dr. Hick:** You are very prescient. This is a spectre that sometimes appears in front of us. We see if we create enough fuss, maybe the government will give the elevator away to somebody, and then they will lock the thing up, throw the key out in the harbour and we will end up nothing. That most assuredly has to be guarded against, yes.

**M. Hick:** J'ai ici une photo qui sera annexée à votre rapport. Elle représente un bateau amarré au quai. Ce bateau, l'*Ultrasea*, d'une longueur de 896 pieds, a été le quatrième plus grand bateau à être chargé de céréales sur la côte ouest du Canada. Il a pris ici une cargaison de 2 millions de boisseaux après en avoir reçu une de 17,000 tonnes à Vancouver. Il est ensuite venu prendre 35,000 tonnes dans ce port puis est retourné à Vancouver prendre une autre charge. La cargaison était destinée à l'Inde. Est-ce que cela répond à votre question? Pouvez-vous répéter votre deuxième question, s'il vous plaît?

**M. Skoreyko:** Combien de wagons peut-on décharger dans cette installation portuaire dans une journée?

**M. Hick:** Nous utilisons le système de pelletage qui consiste à décharger les wagons au moyen de pelles semi-mécaniques, et ce système permet de décharger entre 40 et 50 wagons par bateau. Sous pression, évidemment, on a déjà chargé deux bateaux par jour, six jours par semaine. Il serait peut-être préférable de vous donner les chiffres du meilleur mois. En avril 1973, on a déchargé, je crois, 1,960 wagons.

Grâce au nouveau déchargeur de wagons mécanique, Larry de Montigny, le directeur, m'a assuré qu'il serait possible de décharger au moins 60 wagons par bateau. Encore une fois, il faut voir s'il s'agit d'un mélange de wagons-trémies et de wagons couverts ou si le train se compose uniquement de wagons-trémies ou de wagons couverts, car les wagons-trémies évidemment soint 50 p. 100 plus gros, plus rapides à décharger, et ainsi de suite; mais ce nouveau déchargeur mécanique améliorera certainement la production.

La Commission canadienne du blé s'est déjà plainte des problèmes de main-d'œuvre dans ce silo, non pas à cause de l'hostilité ni des difficultés syndicales, mais du fait que la main-d'œuvre est inadéquate. Cependant, la Commission ouvre et ferme le silo comme s'il s'agissait d'un robinet. Elle s'attend à ce que l'on décharge 2,000 wagons par mois pendant une couple de mois, puis il n'y a plus de travail pendant les trois mois suivants. Où trouver de la main-d'œuvre? Ces gens peuvent trouver du travail ailleurs, et c'est ce qu'ils font. Le nouveau déchargeur mécanique remédiera à la situation dans une large mesure.

**M. Skoreyko:** Vous avez dit également, monsieur Hick, que si le silo appartenait à une société privée telle que la Sask Pool ou la Alberta Wheat Pool il y aurait un regain d'activité car ces sociétés enverraient peut-être leurs céréales ici. Ne croyez-vous pas également que si l'une des sociétés achète ce silo et qu'elle préfère utiliser celui du port de Vancouver dans une plus large mesure ou en tout temps, vous risquez de vous retrouver avec beaucoup moins de céréales? Est-ce que la question qui importe est de savoir à qui appartiennent les silos, ou alors de savoir qui, dans le cadre d'une politique gouvernementale ou de la Commission canadienne du blé, a le droit d'envoyer les wagons où bon lui semble?

**M. Hick:** Vous êtes très perspicace. Ce spectre nous hante en effet, parfois. Il nous arrive de penser que si nous faisons trop de bruit, le gouvernement donne le silo à quelqu'un qui le fermera à clé et qui jettera ensuite la clé dans le port et nous nous retrouverons les mains vides. Il faut certainement empêcher qu'une telle éventualité ne se produise.

## [Texte]

One possibility is a compromise between either leasing and ownership by a private company or a pool on one side and the present setup. I think a very, very good idea would be to turn this elevator over to a Crown corporation along with the sister elevators on the prairies, the Canadian government elevators on the prairies, one or more of them, and let them be open to anybody who wants to use them. Make it a profit-sharing deal or make it a Crown corporation—these are all possibilities. There are all sorts of balloons that you can put up, but you are absolutely right: in the last analysis, it is the direction of the Canadian Wheat Board as to where the grain goes. There is certainly no mention in the legislation governing the Canadian Wheat Board that qualifies that by saying “provided it does not belong to the Alberta Wheat Pool or does not belong to the Saskatchewan Wheat Pool” or soon. It just says “grain.”

**Mr. Skoreyko:** That is all I have to ask. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Skoreyko.

Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I would just like to pursue a couple of short questions with Mayor Lester as a result of his excellent statement to Mr. Goodale concerning the development of the full potential of the Prince Rupert port and using the grain situation as probably something to precipitate that.

Mayor Lester, who does the Grain Co-ordination Committee report to? Is this a municipal organization? Did you initiate it?

• 1505

**Mayor Lester:** Yes.

**Mr. Lumley:** Do you have other committees for example, looking into the development of, say, coal?

**Mayor Lester:** Well, over all, since this is a National Harbours Board port, there is the National Harbours Board in control of the harbour, in accordance with the Act as it stands. There is a local port authority, and I imagine you will be speaking to him later on; and there are also the other aspects of port development which generally are handled by the port authority but in some cases comes under the National Harbours Board.

The relationship of the grain and other civic committees are interlocking. For example, Doctor Hick, being a specialist in grain for some reason that nobody can really figure out—but I think he knows as much about the delivery of grain, particularly locally, as anybody else, even in the Wheat Board: the people associated with grain—made it inevitable that there be a special committee formed with himself as chairman to deal specifically with this problem. It ties in, certainly, with usage of the port. To what extent I do not know except that, as I did attempt to explain in answer to a question from Mr. Goodale, it seems to me that it could be a start to more usage of the port.

We try and co-ordinate all our activities through one organization, either the City Council or the Port Authority or the National Harbour Board. There are probably members of the different committees who are the same people. The City Council has a special department which deals in industrial development—again, it is a co-ordinating organization—and there is also the Chamber of Commerce, certainly.

## [Interprétation]

Il serait peut-être évidemment possible d'arriver à un compromis entre la location et la possession par une société privée, ou un pool d'une part et le système actuel de l'autre. Selon moi, la meilleure solution serait de charger une société de la Couronne de l'exploitation de ce silo ainsi que l'un ou plusieurs silos des Prairies appartenant au gouvernement canadien, et de les rendre accessibles à qui veut les utiliser. Il pourrait s'agir d'un partage des bénéfices ou alors d'une exploitation d'une société de la Couronne. Il y a toutes sortes de solutions, mais vous avez tout à fait raison. Dans l'analyse finale, c'est la Commission canadienne du blé qui décide où les céréales sont expédiées. La Loi régissant la Commission canadienne du blé ne stipule nulle part «pourvu qu'elles n'appartiennent pas à la Alberta Wheat Pool ni à la Saskatchewan Wheat Pool» et ainsi de suite. Il est seulement question de «céréales».

**M. Skoreyko:** C'est tout ce que je voulais vous demander. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Skoreyko.

Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions au maire Lester au sujet de l'excellente déclaration qu'il a faite à M. Goodale au sujet de l'exploitation au maximum du port de Prince Rupert, que la situation des céréales sert peut-être à précipiter.

Maire Lester, de qui relève le Comité de coordination des céréales? S'agit-il d'un organisme municipal? Est-ce vous qui l'avez créé?

**M. Lester:** Oui.

**M. Lumley:** ... est-ce que d'autres comités examinent, par exemple, l'exploitation houillère?

**M. Lester:** Dans l'ensemble, puisqu'il s'agit d'un port contrôlé par le Conseil des ports nationaux, celui-ci s'en charge conformément à la loi. Il y a également l'un des administrateurs locaux du port, que vous rencontrerez certainement un peu plus tard; d'autres aspects de l'expansion portuaire relèvent en général de l'administration portuaire mais dans certains cas c'est le Conseil des ports nationaux qui s'en charge.

Le comité des céréales et les autres comités municipaux ont des rapports étroits. Par exemple, M. Hick qui est spécialiste en matière de céréales pour une raison quelconque, et qui en sait aussi long sur la livraison des céréales, surtout sur le plan local, que n'importe qui, même à la Commission canadienne du blé, étant tout désigné pour être nommé président d'un comité spécial chargé d'examiner ce problème. Ce problème est certes relié à l'utilisation du port. Je ne sais pas dans quelle mesure ce problème y est relié, mais, comme j'ai tenté de l'expliquer dans ma réponse à M. Goodale, il me semble que cela pourrait amener à utiliser les installations portuaires dans une plus large mesure.

Nous tentons de coordonner toutes nos activités par le biais d'un organisme, que ce soit le conseil municipal ou l'administration portuaire ou même le Conseil des ports nationaux. Certaines personnes font probablement partie de divers comités. Une section spéciale du conseil municipal examine l'expansion industrielle, il s'agit encore une fois d'un organisme de coordination, et il y a également la Chambre de commerce.



[Text]

We also attempts to interest as many local groups, who feel themselves affected by the various developments, as possible. For example, we have established a real liaison with the ILWU, the members of which are directly affected, economically, to the same extent as is the Chamber of Commerce.

So we try to make it a community-wide based group, as far as possible. And again, I would like to emphasize for the third time that we are certainly thinking parochially, but we feel this is an issue in connection with northern progress and development.

**Mr. Lumley:** I think you will find Mr. Mayor, that without exception, one of the things that all the members of this Committee feel very strongly about—and I think the government does, too—is that transportation is a very integral part of regional development, particularly in areas such as your own. I am wondering whether you feel that you are getting full co-operation from the government, from other departments of the government, and proper co-ordination, in avenues other than grain; for example, in the development of the port for coal?

**Mayor Lester:** Well, we will deal generally with this first.

This area is only one small corner of a vast country and we certainly cannot expect any government agency to devote all its time and priorities to one particular area. In addition to that, the question of Northwestern development, as it affects transportation, is tied in, as I understand it, with provincial-federal relationships—with an agreement which has been in the process of being signed for the past three years, being dealt with by the Department of Regional Economic Expansion and with the Province of British Columbia, specifying certain uses of this area as a tidewater port for the entire region.

We have received quite a bit of co-operation in the discussions regarding the bulk-loading facility. There is a private organization which is prepared to invest money in time and feasibility studies for the shipment of coal for Northeastern British Columbia, through the port of Prince Rupert and the federal government has, as I understand it, been very co-operative.

They have agreed to give the first right of refusal to this company, to give authority for test drillings, and have set a price for these particular preliminary studies or this preliminary arrangement which is highly satisfactory to the potential investor. In that sense, specifically, I can find no real fault with the government's policies except, I think, that we would have to accept the fact that Prince Rupert, in particular, or even the entire area, is just one particular problem in the hundreds of problems that the government faces or the department faces.

• 1510

We recognize that. We have no complaint to make about the government's co-operation in specific instances. The basic issue, which is between the province and the federal government, has not been completed; however, we cannot say whether the federal government is responsible for delays or whether it is because of objections on the part of the province.

[Interpretation]

Nous tentons également d'intéresser le plus possible les groupes locaux qui se sentent concernés par divers projets d'expansion. Par exemple, nous avons établi des rapports avec le syndicat des débardeurs dont les membres sont touchés directement sur le plan économique dans la même mesure que la Chambre de commerce.

Nous tentons donc d'amener la participation de tous les groupes de la communauté. J'aimerais souligner pour la troisième fois que nous songeons tout d'abord à la communauté, mais cette question est reliée à l'expansion du nord.

**M. Lumley:** Monsieur le maire, vous vous rendez compte que sans exception tous les membres de ce Comité ainsi que le gouvernement estiment que le transport fait partie intégrante de l'expansion régionale, notamment des régions telles que la vôtre. Selon vous, est-ce que les autres ministères du gouvernement collaborent entièrement avec vous et est-ce qu'il y a coordination adéquate à des niveaux autres que celui du transport et de la manutention des céréales; par exemple, au sujet de l'aménagement de l'installation portuaire réservée à la houille?

**M. Lester:** Habituellement, c'est nous qui nous en occupons les premiers.

Notre région ne constitue qu'un petit point sur la carte d'un immense pays et nous ne pouvons nous attendre à ce qu'un organisme gouvernemental concentre tous ses efforts dans une région particulière. En outre, la question de l'expansion du nord-ouest, telle qu'elle touche le transport, est reliée à un accord fédéral-provincial que le ministère de l'Expansion économique régionale et la province de la Colombie-Britannique tentent de signer depuis trois ans, accord en vertu duquel cette région pourrait servir d'installation portuaire des marées pour toute la région.

Il y a eu beaucoup de collaboration lors des discussions relatives aux installations de chargement des marchandises en vrac. Un organisme privé est prêt à affecter des sommes aux études préliminaires du chargement du charbon au nord-est de la Colombie-Britannique, grâce aux installations portuaires de Prince Rupert, et le gouvernement fédéral a beaucoup collaboré à ce niveau.

Il a été convenu d'accorder le premier droit de refus à cette société, d'autoriser les forages d'essai, et l'on a fixé un prix pour ces études ou cet accord préliminaire qui est très satisfaisant pour l'investisseur possible. En ce sens, je ne trouve aucune lacune réelle dans les politiques gouvernementales sauf peut-être qu'il faut accepter le fait que Prince Rupert en particulier, et même toute la région, ne constitue qu'un problème parmi des centaines d'autres auxquels le ministère ou le gouvernement fait face.

Nous comprenons très bien cette situation. Nous n'avons aucune plainte à formuler au sujet de la collaboration du gouvernement dans des cas précis. La question fondamentale relevant de la province et du gouvernement fédéral n'a pas encore été réglée; toutefois, nous ne savons si c'est le gouvernement fédéral ou la province qui est responsable des délais.

[Texte]

I hope that answers the question.

**Mr. Lumley:** I for one think you and the citizens on your council should be highly complimented. Sometimes the municipal people have to be the initiators to put the two levels together, particularly with regard to regional development. You realize the tremendous potential, I think, that Prince Rupert has, not only here in British Columbia but in the whole northwestern situation.

**Mayor Lester:** It is a matter of philosophy, Mr. Lumley. I think it is essential that any local area do as you suggest and initiate these particular things. The peculiar relationship between the province and the federal government is that they attempt to overcome one obstacle after another. As you and the Committee are probably well aware, the province will no doubt say that the obstacle is the federal government, and vice versa. What we attempt to do, as far as possible, is find out where the obstacle is, then go to the other government and try to remove it; then we go back to the first one to find out what the obstacle is there.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Lumley. On behalf of the members of our Committee...

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I have a supplementary?

**The Chairman:** A very brief one, Mr. Benjamin, please, because we are way over our time.

**Mr. Benjamin:** One final question on the matter of diversion of grain. The grain is owned by the Wheat Board from the moment the farmer gets his cash ticket; no matter what elevator he takes it to, it belongs to the Wheat Board. The grain company is no more than an agent for the Board, so the Board has total authority to divert any amount they wish. Let us suppose that Prince Rupert is going to handle 20 million bushels in 1976; it could handle 40 million. If the Wheat Board were to divert that additional 20 million from the port of Vancouver to Prince Rupert, would that 20-million drop in handlings by the terminals at Vancouver cause any significant hardship? Have you looked into whether that would be a sufficient amount to cause them great difficulties in their finances?

**Dr. Hick:** It probably would be. I think the quickest way to answer that would be to tell you that in Vancouver at their most recent convention the ILWU—and bear in mind that they now cover the grain workers in Vancouver—fully endorsed our presentation both to the Minister of Transport and the Minister in charge of the Canadian Wheat Board, and to the Minister of Agriculture.

**Mr. Benjamin:** On this business of diverting...

**Dr. Hick:** Our brief. I think that is as quickly as I can answer your question.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

On behalf of the Committee, Dr. Hick and Mayor Lester, it has been a real pleasure having you here this afternoon. I know you have a busy schedule.

We have with us this afternoon the Prince Rupert Rescue 15. As their representative we have Mr. Martin Holt, who is the President.

[Interprétation]

J'espère avoir répondu à votre question.

**M. Lumley:** Personnellement, j'estime que vous-même et les membres de votre conseil méritent d'être félicités. Parfois, le niveau municipal doit concilier les deux niveaux surtout en ce qui concerne l'expansion régionale. Vous reconnaissez, j'imagine, les énormes possibilités de Prince Rupert, non pas seulement ici en Colombie-Britannique mais dans tout le nord-ouest.

**M. Lester:** C'est une question de raisonnement, monsieur Lumley. Il importe que les régions locales, comme vous l'avez dit, entreprennent ce genre de démarches. La province et le gouvernement fédéral tentent de surmonter un obstacle à la fois. Comme vous et le comité le savez sans doute, la province dira assurément que c'est le gouvernement fédéral qui crée un obstacle, et ce dernier accusera la province. Pour notre part, nous tentons de déterminer où se situe l'obstacle et ensuite nous nous adressons à l'autre gouvernement pour tenter d'y remédier; nous nous adressons ensuite au premier pour savoir quel est l'obstacle.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Lumley. Au nom des membres de notre Comité...

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Je vous demanderai d'être bref, monsieur Benjamin, car notre temps est déjà écoulé.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser une dernière question au sujet du détournement des céréales. Celles-ci appartiennent à la Commission canadienne du blé à partir du moment où l'agriculteur touche son coupon; peu importe où il expédie ses céréales, elles appartiennent à la Commission canadienne du blé. La société n'est qu'un agent de la Commission et celle-ci jouit donc des pleins pouvoirs lui permettant de détourner les quantités qu'elle désire. Supposons que Prince Rupert est censé manutentionner 20 millions de boisseaux en 1976; ce port pourrait accommoder 40 millions. Si la Commission canadienne du blé détournait ces 20 millions de boisseaux supplémentaires depuis le port de Vancouver jusqu'à Prince Rupert, est-ce que la baisse de 20 millions dans la manutention aux têtes de ligne de Vancouver créerait des difficultés importantes? Cette quantité suffirait-elle à nuire aux têtes de ligne de Vancouver sur le plan financier?

**M. Hick:** Probablement. Le Syndicat des débardeurs de Vancouver, lors de son dernier congrès, et n'oublions pas que ce syndicat représente maintenant les préposés aux céréales de Vancouver, a appuyé entièrement les exposés que nous avons présentés au ministre des Transports, au ministre chargé de la Commission canadienne du blé ainsi qu'au ministre de l'Agriculture.

**M. Benjamin:** Au sujet du détournement—?

**M. Hick:** Il s'agit de notre mémoire. C'est probablement la façon la plus brève de répondre à votre question.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Au nom du Comité, monsieur Hick et maire Lester, je vous remercie d'être venus nous rencontrer cet après-midi. Je sais que vous avez un horaire très chargé.

Nous rencontrons maintenant les représentants de l'Équipe de sauvetage n° 15 de Prince Rupert. M. Martin Holt, le président de l'Équipe, représente ce groupe.



[Text]

**Mr. Martin Lloyd Holt (President, Port Rupert Rescue 15):** Welcome to Prince Rupert, gentlemen, and I thank you for the opportunity. I should thank Iona for having you people appear here, I assume. Also for her decision to send you in by airplane—I am sure that if you had come by boat and sunk off the mouth of the harbour you would all still be there. This is the basis of our problem: search and rescue, especially marine from my point of view, because I have been involved with it for 15 years.

By way of explanation, Prince Report Rescue 15 is a voluntary organization completely comprised of professionals within the community. By professionals I mean people who work either in the marine industry as captains or this type of thing, or the airline industry as pilots. As far as the land-rescue team goes, it is comprised of people who have trained under our provincial emergency program in land search and rescue. We were formed out of necessity; we do not have a government-based or -operated search and rescue organization within the northern area.

• 1515

The Ministry of Transport, which is here, has the number one priority, which is the tending of aids to navigation, installation and maintenance of these same aids, and a weather watch, which is Digby Island radio station. Their number two priority is marine search-and-rescue and, in turn, coast guard station communications during the search-and-rescue operations.

The rescue co-ordination centre, which you are probably all familiar with, is our main source of search-and-rescue and is located south of here in Victoria; and any of their equipment, by the time it gets to this area, which by aeroplane is two hours, by helicopter four hours—as far as marine goes, it is all over. You succumb to hypothermia in these waters within 50 minutes of the time you enter them.

My proposal at this point is strictly verbal. We were working on coming up with a written proposal and it is based on operational and functional using equipment that is established within various ministerial branches at this point and a reversal of their roles as they stand today. It is my feeling that the Canadian Coast Guard should be Ministry of Transport bases, aircraft, vessels and personnel, air-related and marine-related; fisheries bases vessels personnel, marine-related; Royal Canadian Air Force SAR branches to remain the same but to include marine as their number one priority; and rescue co-ordination centres to remain the same with additional personnel as needed, and possibly equipment for the sole co-ordination of the above forces during an emergency—and I stress this: only during an emergency.

The reason I make these statements is that the Ministry of Transport, as I have stated, have as their number one priority the installation, maintenance and care of all aids to navigation and weather watch; as their number two priority, marine search-and-rescue and coast guard station communications during the search-and-rescue. Our feeling is that their role should be reversed: priority number one, search-and-rescue and dedication of their machinery and communications to search-and-rescue. The coast watch station operators are radio personnel trained to work in liaison with RCC, so they basically could remain the same.

[Interpretation]

**M. Martin Lloyd Holt (président, Équipe de sauvetage n° 15 de Port Rupert):** Bienvenue à Prince Rupert, messieurs et merci de l'occasion qui nous est offerte. J'aimerais également remercier Iona de vous avoir invités dans notre région. Je dois également la remercier d'avoir décidé de vous faire voyager par avion car si vous étiez venus par un bateau et que celui-ci avait coulé à l'embouchure du port, vous y seriez encore tous. Telle est la base de notre problème, c'est-à-dire les expéditions de recherche et de sauvetage, surtout en mer en ce qui nous concerne, puisque je participe à ces opérations depuis 15 ans.

L'Équipe de sauvetage n° 15 de Prince Rupert est un organisme bénévole composé entièrement de cadres de la communauté. Par cadres, j'entends ceux qui sont capitaines de bateaux ou pilotes d'avions. Quant à l'équipe de secours terrestre, elle se compose de personnes formées dans le cadre de notre programme d'urgence provincial des recherches et du sauvetage terrestres. Notre groupe a été créé par la nécessité des choses. Dans la région du Nord, il n'existe aucun organisme gouvernemental de recherche et de sauvetage.

Le ministère des Transports a pour premier rôle de prévoir les aides à la navigation, l'installation et l'entretien de ces aides, ainsi qu'un service de prévisions météorologiques qu'assure le poste de radio de l'Île Digby. Deuxièmement, le ministère s'occupe des opérations de recherches et de sauvetage en mer, et des communications avec le poste des gardes-côtes, pendant les opérations de sauvetage.

Le centre de coordination de sauvetage, que vous connaissez sans doute tous, est notre source principale et est situé à Victoria; le transport de l'équipement par aéronefs se fait en deux heures et par hélicoptères en quatre heures, et dans les cas d'urgence en mer, ce délai est trop long. Dans ces eaux, on meurt d'hypothermie en 50 minutes.

Je vous ferai une proposition verbale. Nous voulions vous présenter une proposition écrite fondée sur l'exploitation et le fonctionnement au moyen de l'équipement installé dans les diverses directions ministérielles, et recommandant une modification de leur rôle actuel. Selon moi, la garde-côtière canadienne devrait utiliser les bases, les aéronefs, les navires et le personnel du ministère des Transports en ce qui concerne les opérations aériennes et maritimes; les opérations maritimes des pêches devraient utiliser le personnel des navires; les directions de recherches et de sauvetage de l'aviation royale du Canada resteraient les mêmes, mais le sauvetage en mer constituerait la première priorité; les centres de coordination du sauvetage resteraient les mêmes, mais augmenteraient leur personnel au besoin, ainsi que l'équipement nécessaire à la coordination des opérations des groupes précités en cas d'urgence, et seulement en cas d'urgence.

J'ai fait cette déclaration parce que pour l'instant le rôle premier du ministre des Transports consiste à installer, à entretenir et surveiller toutes les aides à la navigation et les stations de prévisions météorologiques; deuxièmement, il s'occupe de opérations de recherches et de sauvetage et des communications avec les gardes-côtes pendant ces opérations. Selon nous, il faut intervertir ces deux priorités: Premièrement, la recherche et le sauvetage, et l'affectation de l'équipement et de la communication à ces opérations. Les préposés au poste de guet sont des radios formés travaillant en collaboration avec le centre de coordination

## [Texte]

They have personnel there that are trained in search-and-rescue: there is no upgrading necessary.

The equipment operators should be upgraded in rescue and recovery techniques. In other words, the Ministry of Transport installation has a certain amount of equipment on base and that equipment should be upgraded so that it can be flying 24 hours a day in the case of an emergency. If there is no emergency, they carry on their duties as normally.

Rescue Co-ordination Centre—Department of National Defence would be a better way of putting it—should be the directing factor in the training of these various organizations. As it stands now, they are the only group that is solely dedicated to search-and-rescue on a 24-hour basis.

The Minister of Transport area managers, although in some cases very capable personnel in search-and-rescue situations, also have the Ministry of Transport installation to run, and pending decisions on several various operations under way within their realm this does not allow of a drop-everything, think-search-and-rescue type of atmosphere. RCC, in turn, promotes this type of situation within their men: that if there is an instance, they drop everything, they answer that instance—the carrying on of day-to-day routine functions with the realization that a Mayday call requires response within their designated area.

The Fisheries patrol: again, their number one priority is fish management and regulation patrol. Their number two priority is marine search-and-rescue. They are there if they are needed but they have to go through the red tape in order to get out. I feel again the need for a reversal of their role with their number one priority being search-and-rescue in emergency situations and an in-field training program for all vessel personnel in search and recovery.

The expense would be nominal to the extent that one person who was trained through the Department of National Defence could be placed aboard a Fisheries vessel for a period of time during which he could teach that crew the proper way to search an area quickly, the proper way to recover, if necessary, a person from the water—this sort of thing.

• 1520

Another thing in the Fisheries is a reconditioning of vessels to search and rescue capacities, and a changing of their colours to Canadian Coast Guard colours, which the MOT now has. This would mean that all Fisheries vessels, all Ministry of Transport vessels, and all Royal Canadian Air Force vessels would be the same colour. This is important, inasmuch as this Fisheries Branch is responsible for control over foreign fleets and boundary patrols. It would still remain in control of the Fisheries Branch, only they would be the Canadian Coast Guard Fisheries Branch. The over-all outlook it would give to these foreign fleets, as well as to their own fishermen, would be that 10 times as much equipment would be patrolling fisheries areas as there had been in the past. Instead of a little grey boat to worry about, they would have to worry about every white and red boat or airplane on the coast.

## [Interprétation]

des opérations de sauvetage et pourraient ainsi rester tels quels. Le personnel de ces postes est formé pour faire face aux opérations de recherche et de sauvetage; aucune amélioration n'est nécessaire.

Il serait nécessaire de mieux former les préposés à l'équipement en fonction des techniques de sauvetage. Autrement dit, les installations du ministère de Transport comprennent certains appareils qu'il faudrait améliorer afin qu'ils puissent voler 24 heures par jour en cas d'urgence. Lorsqu'il n'y a pas d'urgence, ils serviraient aux tâches ordinaires.

Le Centre de coordination des opérations de sauvetage, qui relève en fait du ministère de la Défense nationale, devrait diriger la formation de ces diverses organisations. Présentement, ce centre est le seul groupe chargé des opérations de recherches et de sauvetage en permanence.

Les directeurs de districts du ministère des Transports, bien que dans certains cas ils soient très compétents en matière de recherches et de sauvetage, sont également chargés de faire fonctionner les installations du ministère, et il leur est très difficile d'abandonner tous leurs travaux pour se consacrer uniquement aux opérations de sauvetage en cas d'urgence. Par ailleurs, le personnel du Centre de coordination doit vaguer à ses occupations quotidiennes tout en sachant qu'en cas d'urgence, il devra tout laisser tomber pour répondre à l'appel dans la région.

Quant à la patrouille des pêches, elle a pour objectif premier la gestion des pêches et la patrouille. En second lieu, elle s'occupe des opérations de recherches et de sauvetage en mer. Elle est là si on en a besoin, mais la bureaucratie l'empêche parfois d'être efficace. Encore une fois, il faudrait intervertir ces rôles et la charger premièrement des opérations de recherches et de sauvetage en cas d'urgence. Elle devrait fournir un programme de formation sur place à tous les personnels en vue des opérations de recherche et de sauvetage.

Les dépenses seraient nominales en ce sens qu'une personne formée par le ministère de la Défense nationale pourrait être affectée à bord d'un bateau des pêches pendant un certain temps et enseigner à l'équipage les modalités de sauvetage et ce genre de choses.

En ce qui concerne les pêches, il faudrait également aménager des bateaux de façon à ce qu'ils puissent servir aux opérations de recherche et de sauvetage, et remplacer leur pavillon par celui de la garde côtière canadienne, comme le ministère des Transports l'a fait. Ainsi, tous les bateaux du ministère des Pêches, du ministère des Transports, et de l'Aviation royale canadienne porteraient le même étendard. Ce facteur est très important puisque la Direction des pêches est responsable du contrôle des flottilles étrangères et de la patrouille des frontières. La patrouille relèverait toujours de la Direction des pêches mais il s'agirait désormais de la Direction des pêches de la garde-côtière canadienne. Ainsi, les flottilles étrangères et nos propres pêcheurs comprendraient que la patrouille serait désormais dix fois plus importante que par le passé. Au lieu de chercher à éviter un petit bateau gris, il leur faudrait désormais s'inquiéter de tous les bateaux ou des aéronefs blancs et rouges le long de la côte.



[Text]

The number one priority of the Royal Canadian Air Force is air disaster search. I look at this from the point of view that if a boat is sinking and an airplane is crashing at the same time, they will deviate from the boat sinking to the area of the aircraft, because that is on their priority list as number one; number two, they will back up Ministry of Transport on their number two priority at this point to help in the marine search and rescue. Again, they should have additional equipment, possibly, or the equipment they have can live with it for the time being. But both priorities should come under a number one category, so that if they are involved in an efficient marine rescue they do not deviate for an air rescue.

Our Rescue Co-ordination Centre I have had a lot of dealings with, and I cannot fault them. Possibly they are understaffed and short of equipment, but the professionalism of this body cannot be disputed. If they are called on a search and rescue mission they know what to do about it, how to go about getting the equipment there as soon as they can—this type of thing. Every situation requires a leader and some rescue co-ordination centre. As far as all the governing bodies are concerned, I believe the way to go, when it comes to search and rescue, is through the Department of National Defence.

There are a few additions to this, in just our port, that could possibly help in the search and rescue cause here. We boast the third largest natural harbour in the world, yet we have no fireboat and we have no harbour patrol boat that could, in fact, become a short-range search and rescue vessel in this area. Rumour at this point—and maybe some of you, gentlemen, can clarify this for me later—is that the RCMP marine division, which has the only power of arrest on the sea, is being slowly phased out.

Government officials approached a group of us in the past stating that money was allotted for naval reserves within Canada and that this, maybe, was going to be one choice if we submitted a brief—which we did. We have heard nothing from them since. This would be a natural place for an installation of a naval reserve base and, again, that type of equipment could be put into search and rescue use.

Our marina facilities, and this sort of thing, are very poor within the harbour combine. Consequently, it is a volunteer organization that uses other peoples' boats and other peoples' airplanes and other peoples' equipment. They are scattered all over the harbour area, and we have to run the people down or try to find out where their boats are tied up—this kind of thing.

To conclude: the educational facilities for fishermen, for Sunday yachtsmen, for anyone are nil within the northern area. Unless you have enough money to take five months off work and go down to Vancouver for a 350-ton masters ticket you do not get one, because there are no facilities within Prince Rupert for this.

Information: if I may go through this briefly again. The Canadian Coast Guard should have Ministry of Transport bases, aircraft vessels and personnel, both air- and marine-related; fisheries bases, vessels, and personnel marine-related; Royal Canadian Air Force, the search and rescue branches to remain the same, but to include marines as

[Interpretation]

L'Aviation royale canadienne a pour priorité première d'effectuer les opérations de recherche dans les cas de catastrophes aériennes. Par exemple, si un bateau coule et qu'un aéronef s'écrase au même moment, elle s'occupera d'abord de l'aéronef; ensuite, elle aidera le ministère des Transports dans ses opérations de recherche et de sauvetage en mer. Encore une fois, il lui faudrait de l'équipement supplémentaire mais son équipement actuel peut encore lui suffire un certain temps. Cependant, elle devrait accorder la même priorité aux deux opérations, en ce sens que si elle s'occupe d'une opération de secours en mer elle n'abandonnera pas ses recherches pour retrouver l'avion écrasé.

J'ai travaillé de nombreuses fois en collaboration avec le Centre de coordination, et je ne puis le blâmer. Il manque de personnel et d'équipement, mais on ne peut nier le caractère professionnel de ce groupe. Si on fait appel à lui dans une mission de recherche et de sauvetage, il sait exactement procéder de la façon la plus efficace. Chaque situation demande un chef, et certaines ont besoin d'un centre de coordination de sauvetage. Selon moi, lorsqu'il s'agit d'opérations de recherche et de sauvetage, le ministère de la Défense nationale est le mieux placé pour coordonner les efforts des autres groupes.

Quelques nouvelles acquisitions, dans notre port, pourraient peut-être aider les opérations de recherche et de sauvetage. Nous nous vantons de posséder le troisième plus grand port naturel au monde, et cependant nous n'avons aucun bateau-pompier ni de bateau de patrouille du port qui pourraient en fait servir de bateau de recherche et de sauvetage à courte autonomie dans cette région. La rumeur veut présentement, et certains d'entre vous, messieurs, pourront peut-être m'expliquer quelle est la situation, que la division maritime de la GRC, qui jouit seule du pouvoir d'arrestation en mer, est en train d'être lentement éliminée.

Des fonctionnaires gouvernementaux nous ont déjà déclaré que des sommes d'argent étaient affectées aux réserves navales au Canada et que ce serait peut-être là l'une des solutions de rechange, si nous présentions un mémoire, ce que nous avons fait. Nous n'avons eu aucune nouvelle par la suite. L'endroit serait tout indiqué pour recevoir une base de réserves navales, et ce genre d'équipement pourrait servir aux opérations de recherche et de sauvetage.

Notre havre et nos installations de ce genre sont très inadéquats. Par conséquent, nous sommes une organisation bénévole qui utilise les bateaux, les aéronefs et l'équipement d'autrui. L'équipement est ainsi dispersé un peu partout dans le port et il faut trouver les propriétaires pour leur demander le droit de les utiliser.

Pour terminer, les installations d'enseignement destinées aux pêcheurs et aux propriétaires de bateaux de plaisance sont nulles dans la région du nord. A moins d'avoir suffisamment d'argent pour pouvoir prendre des vacances pendant cinq mois et suivre un cours à Vancouver, il est impossible de suivre des cours car il n'y a aucune installation semblable à Prince Rupert.

Si vous le permettez, je vais souligner les faits saillants de mon exposé. La garde côtière canadienne devrait utiliser les bases du ministère des Transports, ses aéronefs, ses bateaux et son personnel des opérations aériennes et maritimes; les pêches devraient utiliser les bateaux et le personnel des divisions maritimes; les directions de recherche et

[Texte]

their number one priority; and rescue co-ordination centres to be given additional personnel as needed and sole responsibility for co-ordination of the above forces during an emergency.

Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Holt.

• 1525

Just for members' information, we have two photographs that will be available on our return home for any members who might want a copy of the grain-handling and dockage facilities.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** There is another document that is not available to all the members. Will it also be made available when we get back home?

**The Chairman:** Yes; all documents that we have will be made available to any member of the Committee that requests one.

Mr. Goodale.

**Mr. Goodale:** Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Holt for what has obviously been a very sincere and knowledgeable presentation on the question of search and rescue problems, challenges and capabilities in this particular part of the West Coast. As a member of this Committee and as Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, I know the Government of Canada takes very seriously the points and the arguments you have made on this occasion and on other occasions through your member of Parliament and in other ways. We take those representations and arguments very seriously, and you can rest assured that they are being given very active and careful attention right at this very moment. Hopefully, we will not move into another fishing season with an inadequate kind of equipment or arrangement which hampers our ability to respond to the kinds of emergencies that we have seen so very unfortunately, in the past couple of years in particular.

I think you have concentrated, Mr. Holt, on two areas: the facilities that are available and the co-ordination among various authorities having some responsibility for search and rescue operations. I wonder if I could ask you about one or two other matters that bear upon this same question; these are points that came up for discussion earlier this week-when we were in Vancouver. First of all, the question of the development of regulations governing the activities of fishermen in particular. Although the present regulations which now govern fishermen and the activities of various kinds of craft off our coast are, I understand, among the most extensive and carefully devised regulations in the world, do you regard them as adequate? Do you see a need for greater regulation or changes in regulations, or do you think they are all right the way they are at the moment?

**Mr. Holt:** I am not a fisherman; I am a tow-lease man. I believe there is a representative here from the Prince Rupert Vessel Owners' Association who will be speaking to you. He could probably best answer that question. I do not keep up with the regulations as much as I possibly should on the fishing end of it. I am more interested in the tow-boating industry.

[Interprétation]

de sauvetage de l'Aviation royale canadienne resteraient les mêmes mais auraient pour premier objectif les opérations de sauvetage maritimes; les centres de coordination des recherches pourraient embaucher plus de personnel au besoin et seraient responsables de la coordination des travaux des groupes susmentionnés en cas d'urgence.

Merci.

**Le président:** Merci beaucoup monsieur Holt.

A titre d'information, nous avons deux photographies des installations de manutention du grain et des installations portuaires, ces photographies seront disponibles à notre retour pour les membres qui en veulent des exemplaires.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Il y a un autre document qui n'a pas été distribué à tous les membres. Ce document sera-t-il disponible à notre retour?

**Le président:** Oui; tous les documents que nous avons seront mis à la disposition des membres du comité qui en feront la demande.

Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Holt de sa présentation sincère et compétente sur la question des problèmes de la recherche et du sauvetage; les défis et les possibilités dans cette partie de la côte ouest. A titre de membre du comité, et en tant que secrétaire parlementaire du ministre des Transports, je sais que le gouvernement du Canada tient compte des points et des arguments que vous avez présentés aujourd'hui et à d'autres occasions par l'intermédiaire de votre député et d'autres façons. Nous étudions sérieusement ces représentations et ces arguments, et vous pouvez être assurés qu'en ce moment ils sont étudiés très activement et très attentivement. Espérons que nous n'entreprendrons pas une autre saison de pêche avec le genre de matériel ou d'organisation inadéquats qui nuisent à notre capacité de réagir aux situations urgentes que nous avons malheureusement connues si souvent au cours des dernières années en particulier.

Je crois que vous avez insisté sur deux domaines, monsieur Holt: les installations existantes et la coordination des diverses autorités responsables des opérations de recherche et de sauvetage. J'aurais quelques questions se rapportant à cela; ces points ont été discutés plus tôt cette semaine lorsque nous étions à Vancouver. D'abord, la question de l'élaboration de règlements régissant la pêche en particulier. Quoique les règlements actuels sur la pêche et les différents types de navires au large de nos côtes sont, je pense, les plus étendus et les plus sophistiqués au monde, vous les considérez adéquats? Croyez-vous qu'il soit nécessaire d'avoir plus de règlements, ou de modifier les règlements, ou croyez-vous qu'ils sont satisfaisants pour le moment?

**M. Holt:** Je ne suis pas un pêcheur; je m'occupe de la location des remorqueurs. Je crois qu'il y a ici un représentant de la Prince Rupert Vessel Owners' Association qui va vous adresser la parole. Il sera plus en mesure de répondre à cette question. Je ne m'intéresse peut-être pas suffisamment aux règlements de la pêche. Je suis plus intéressé par l'industrie du remorquage.



[Text]

**Mr. Goodale:** I will save that question then for that representative when he comes forward. It is a point that has had some debate at other times in the House of Commons: whether or not a new set or a better set or a more extensive set of regulations would somehow solve the problem. We have had different views from different organizations as to whether or not the present regulations are adequate. I will save that general area for our witness later on.

You mentioned briefly the question of training. I am not sure if you were referring to the training of people involved in search and rescue operations, or general training about seamanship and training for mariners.

**Mr. Holt:** More general training for seamanship and mariners. The facilities are not available in the North and, as I say, it is quite an expensive journey to Victoria or Vancouver. I think it is just Vancouver now; I believe they have even phased out Victoria for either a 350 masters or a miner waters ticket, or something to this effect. Even if there was something that would give you enough insight into the regulations, be they what they are now or what they are going to be so that there was someone there who could explain the regulations to you, this would be a help, but there is nothing of this type up here whatsoever.

• 1530

**Mr. Goodale:** I understand that in the past season at least there has been some training, or special seminars or instruction sessions, conducted by the Ministry of Transport, again particularly directed toward fishermen operating in the more difficult and treacherous waters that have been pretty successful and pretty well received, but are you talking more not about sort of specialized seminars directed at specialized problems, but to what has been referred to in other places as a marine college or a marine institute or training centre for the West Coast.

**Mr. Holt:** Something along this line. Something that any person who is interested enough could go to to find out in fact what he has to put up with when he gets out there as far as navigation goes, how to read weather properly, and this type of thing.

**Mr. Goodale:** Through the Marine Council and the Ministry of Transport this very question is being given attention, and I gather from evidence we gathered earlier in the week that the Province of British Columbia has recently initiated a study or an examination in perhaps the same or a parallel kind of direction. One of the always perplexing problems is again the question of financing and how that institution—I gather it would be a pretty expensive one—would be organized and financed. Do you have any particular thoughts on that subject, about what party should be involved in devising that kind of an establishment and grain port?

**Mr. Holt:** I would think probably that if the Ministry of Transport is backing it that they do in fact, before they go ahead and try to develop something like this, meet with a group of fishermen, with a group of tow-boat men, and not individually but combined, a group of marine men, I should say, because it seems that tow-boat men, fishermen and deep-sea boat skippers become a segregated lot; they each have their own little set of rules to live by and each of the others never knows who is going to be run into by the other because they do not know what set of rules they are following; they have enough of their own to follow. They should be brought into a group with the people who are

[Interpretation]

**M. Goodale:** Je vais donc réserver cette question pour ce représentant. C'est une question qui a été beaucoup débattue à la Chambre des communes il y a quelque temps; la solution à ce problème est-elle de nouveaux règlements, ou de meilleurs règlements, ou des règlements plus complets? Beaucoup d'organismes nous ont présenté des opinions différentes sur les règlements actuels. Je vais réserver ces questions pour nos témoins futurs.

Vous avez brièvement mentionné la formation. Je ne sais pas si vous faisiez allusion à la formation des personnes s'occupant de la recherche et du sauvetage, ou de la formation générale des marins.

**M. Holt:** Plutôt de la formation générale des marins. Il n'y a pas d'installations dans le nord, et, comme je l'ai dit, le voyage jusqu'à Victoria ou Vancouver est très coûteux. Je crois que présentement il n'y a que Vancouver; je crois qu'ils ont graduellement éliminé ce cours à Victoria pour le remplacer par un cours de capitaine 350 ou un cours pour les eaux intérieures ou quelque chose du genre. S'il y avait quelque chose pour expliquer ces règlements, actuels ou futurs, quelqu'un qui puisse vous renseigner sur ces règlements, cela serait très utile, or, il n'y a absolument rien ici.

**M. Goodale:** Je crois que la saison dernière il y a eu un genre de formation, ou des séminaires spéciaux ou des sessions d'instruction, organisés par le ministère des Transports, visant particulièrement les pêcheurs naviguant dans des eaux plus difficiles. On m'a dit que ces cours avaient été une réussite et qu'ils avaient été bien acceptés, mais vous ne parlez peut-être pas de ce genre de séminaire spécial concernant des problèmes spéciaux, mais de ce qu'on a appelé en d'autres endroits un collège marin ou un institut marin ou un centre de formation pour la côte ouest.

**M. Holt:** Quelque chose dans ce genre. Un endroit où les gens intéressés pourraient s'informer sur les conditions existant en haute mer relativement à la navigation, aux prévisions du temps, et ce genre de chose.

**M. Goodale:** Cette question est étudiée attentivement par le Conseil de la mer et le ministère des Transports, et selon les témoignages que nous avons recueillis plus tôt cette semaine, la province de la Colombie-Britannique a entrepris une étude parallèle. Comme toujours l'une des questions les plus complexes est le financement et comment cet institut, je présume qu'il coûterait très cher, serait organisé et financé. Avez-vous une idée précise sur le sujet, à savoir qui devrait l'organiser?

**M. Holt:** Je pense que si cela est financé par le ministère des Transports, en réalité il le finance, avant d'organiser quelque chose comme cela le Ministère devrait rencontrer un groupe de pêcheurs, un équipage de remorqueurs, pas individuellement mais ensemble, un groupe de marins, parce qu'il semble que les équipages de remorqueurs, les pêcheurs et les capitaines de haute mer sont des groupes bien distincts; chaque groupe a des règlements qu'il doit suivre et ils ne savent jamais s'ils n'entreraient pas en collision avec les autres parce qu'ils ne connaissent pas les règlements concernant l'autre groupe; c'est déjà assez difficile de suivre ses propres règlements. Ils devraient être

[Texte]

going to designate the marine college, or whatever the case may be, and get some suggestions from the people who are actually out there involved in the industry.

**Mr. Goodale:** The examination of that question is going forward, and hopefully this matter of consultation will be very prominent in the minds of the people who are doing that work. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Holt:** If I may ask you a question, Mr. Goodale, you are really being segregated up here in the North. There was a piece in the newspaper about the Ministry of Transport possibly putting in co-ordination centres in Vancouver and upgrading their bases, and this type of thing, for search and rescue facilities. Is this not just a duplication of what we have now?

**Mr. Goodale:** This was a newspaper report on that subject?

**Mr. Holt:** It was written up as a newspaper leak, or a press release leak, or something, but it came out not too long ago about the Ministry of Transport in fact building up more their rescue co-ordination centre in False Creek and in turn making their bases responsible for marine search and rescue.

**Mr. Goodale:** And no specific reference to the northern coast?

**Mr. Holt:** No.

**Mr. Goodale:** I do not have any specific news on that question, although I do know, as was discussed in this committee earlier, that this question of marine search and rescue is very actively under consideration. It may have been part of one proposal somewhere or other along the lines that managed to find its way into the newspapers, but beyond that I do not think any public commentary has been made, but we can certainly try to find out for you exactly where that stands at the moment and bring you up to date.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Holt, first of all, he expressed some concern about the possibility of a super tanker coming along your coast and what effect they might have on traffic presently here. How would you meet the need for search and rescue in the event of an accident involving a supertanker?

• 1535

**Mr. Holt:** As I say, we are strictly a volunteer organization. We have boats within the group that are capable probably of getting out to where supertankers would be. The time element would be quite extensive because of the fact that they are large fishing craft and perhaps do 10 knots or something like this. The only thought that has been put into that is the coalition we have with the provincial government, through this provincial emergency program, for cleaning up oil spills. We got together and found out where all the equipment is within our immediate area in case of an extensive oil spill, and in turn used the volunteer rescue group as vessels and people to get this equipment out to try and contain the spill. But as for getting out to a disaster of this sort to help the people out, we would have to revert to whatever means we could. We are very good at ad libbing. We grab an airplane or a helicopter that belongs to a commercial company and combine it with what little equipment the Ministry of Trans-

[Interprétation]

réunis par ceux qui vont organiser un collège marin, et demander l'opinion des gens de l'industrie.

**M. Goodale:** Cette question est présentement à l'étude, et espérons que les personnes responsables donneront la priorité à cette question de consultation. Merci, monsieur le président.

**M. Holt:** Monsieur Goodale, puis-je vous poser une question concernant la ségrégation dans le Nord. Un article dans les journaux mentionnait que le ministre des Transports pourrait organiser des centres de coordination à Vancouver et améliorer les bases, ce genre de choses, pour les installations de recherche et de sauvetage. N'est-ce pas une duplication de ce que nous avons maintenant?

**M. Goodale:** Il y avait un article dans la presse là-dessus?

**M. Holt:** On mentionnait que c'était une fuite ou quelque chose, cela a paru il n'y a pas très longtemps, et on disait que le ministère des Transports améliorerait son centre de coordination et de sauvetage de False Creek et que ses bases seraient responsables de la recherche et du sauvetage en mer.

**M. Goodale:** Et il n'y avait aucune mention de la côte nord?

**M. Holt:** Non.

**M. Goodale:** Je ne sais rien de plus, quoique je sache, et ça a été discuté plus tôt à ce Comité, que cette question de recherche et de sauvetage en mer est présentement à l'étude. Il est possible que l'une des propositions soumises ait pu être refilée aux journaux, mais à part ça je ne crois pas qu'aucun commentaire public ait été fait, mais nous pouvons certainement essayer de nous informer de la situation afin de vous renseigner.

**Le président:** Merci, monsieur Goodale. Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci monsieur le président. J'ai une question à l'adresse de M. Holt. D'abord il a exprimé sa préoccupation relativement aux pétroliers géants qui pourraient naviguer le long des côtes et des effets sur la circulation actuelle dans cette région. Comment pourriez-vous répondre aux besoins de recherche de sauvetage dans le cas d'un accident impliquant un pétrolier géant?

**M. Holt:** Nous sommes une organisation sans but lucratif. Il y a probablement dans notre groupe des navires pouvant naviguer dans les mêmes eaux que les pétroliers géants. Cela prendrait beaucoup de temps parce que ce sont de grands navires de pêche filant peut-être à dix nœuds à l'heure ou à peu près. La seule chose que nous ayons avec le gouvernement provincial, c'est un programme d'urgence provincial pour nettoyer les déversements de pétrole. Nous nous sommes réunis et nous avons trouvé où était tout le matériel dans notre région dans le cas d'un déversement de pétrole important, et les volontaires du groupe de sauvetage auraient les navires et le personnel pour amener ce matériel et essayer de contenir le déversement. Mais pour aider les gens dans un désastre de ce genre, nous devons utiliser les moyens de bord. Nous sommes très bon pour improviser. Nous prenons un avion ou un hélicoptère appartenant à une compagnie commerciale et nous entassons le peu de matériel du ministère des



[Text]

port has here to get out and help someone in a hurry. This is the only recourse we have.

The biggest vessel here is probably the *Alexander Mackenzie* which is Ministry of Transport, but which could be down at the top end of Vancouver Island fixing a light-house, which is a day and a half or two days steaming time. So again we would have to ad lib in a situation like this and get the fish boats out, weather permitting, and try to help this type of thing out.

**Mr. Skoreyko:** You mentioned that rescue facilities should be put through National Defence, if I heard you right.

**Mr. Holt:** Under the co-ordination of National Defence.

**Mr. Skoreyko:** Do you feel that MOT should get out of search and rescue entirely and turn it over to the Canadian forces? Do you think they would do a better job?

**Mr. Holt:** No, not at all. The only thing I feel, as far as the Ministry of Transport goes, is that they should have a recourse during a search and rescue situation. I am not too familiar on how a Ministry of Transport base is run as far as budget goes, but I would assume, and you can correct me if I am wrong, that like any other business they are given a budget under which to operate and if they have to burn up \$3,000 in fuel an hour with their machine and put their men out for five hours on a search or a pickup, it affects their budget. It also affects their day-to-day routine because they have to reschedule the work that machine was supposed to do that day into the next day. So again there is an additional cost.

Under this concept I would think that the Department of National Defence would be the body that said, go with the machine. It would be under their care and control, and expense, only for the period of time that it was on search and rescue. In the interim a possibility would be that a budget be laid out for Ministry of Transport search and rescue only, so that they draw from a different source. It would take the decision away from the base manager as to whether he can make a capital expenditure out of search and rescue or not. Everything seems to boil down to dollars and cents nowadays, but it is something he has to consider. He has to justify the fact that he is going to do this. That justification period up here—if it takes more than 40 minutes the people in the water are dead.

**Mr. Skoreyko:** You mentioned marine courses, Mr. Holt. You complained about the amount of money it would cost to go to Vancouver or Victoria to take a course in marine performance or in the trade. Would you be prepared to spend \$350 or \$500 or whatever was required if a small facility was made available for those who were in the industry? Would you be prepared to pay that kind of money?

• 1540

**Mr. Holt:** I think when you oppose this to five months of room and board in a place like Vancouver where you might not be lucky to get away with \$300 a month, you have to be quite prepared to pay it.

[Interpretation]

Transports, et en vitesse, nous allons au secours de quelqu'un. C'est notre seule ressource.

Le plus gros navire que nous ayons ici est probablement celui du ministère des Transports, l'*Alexander Mackenzie*, mais il pourrait bien être à l'autre bout de l'île de Vancouver à réparer un phare, donc à une journée ou une journée et demie de mer. Alors, dans ce cas, nous devrions improviser et, si le temps le permettait, utiliser les navires de pêche et essayer d'aider de cette façon.

**M. Skoreyko:** Si je vous ai bien compris, vous avez dit que les installations de sauvetage devraient relever de la Défense nationale.

**M. Holt:** Être coordonnées par la Défense nationale.

**M. Skoreyko:** Croyez-vous que le ministère des Transports devrait entièrement abandonner la recherche et le sauvetage au profit des Forces canadiennes? Croyez-vous qu'elles feraient mieux l'affaire?

**M. Holt:** Non, pas du tout. Je pense que le ministère des Transports devrait constituer un recours pendant une situation de recherche et de sauvetage. Je ne suis pas au courant du budget des bases du ministère des Transports, mais je présume, et vous me le direz si je me trompe, qu'ils ont un budget comme n'importe quelle entreprise, et s'ils utilisent jusqu'à \$3,000 de pétrole à l'heure avec leur machinerie et que leurs effectifs s'occupent de recherche et de sauvetage pendant cinq heures, cela affecte leur budget. Cela affecte également leur routine quotidienne parce qu'ils doivent prévoir un nouvel horaire pour le travail que cette machinerie devait effectuer cette journée-là et qu'elle devra faire le lendemain. Cela engendre donc des coûts additionnels.

Selon ce concept, je pense que le ministère de la Défense nationale serait l'organisme qui déciderait d'utiliser cette machinerie. Et ils en auraient le contrôle et la responsabilité financière uniquement pour cette période de recherche et de sauvetage. Dans l'intervalle, il pourrait y avoir un budget de recherche et de sauvetage pour le ministère des Transports, de sorte qu'il puisse se financer à partir d'un revenu différent. Alors, le gérant de la base n'aura pas à décider de l'aspect financier de la recherche et du sauvetage. De nos jours, on ramène tout en termes d'argent, mais c'est quelque chose dont il doit tenir compte. Il doit rendre compte des mesures qu'il adopte. Or, si ça lui prend plus de 40 minutes pour justifier ces mesures, les personnes qui sont en mer peuvent bien être mortes.

**M. Skoreyko:** Monsieur Holt, vous avez parlé de cours de navigation. Vous vous êtes plaint de ce qu'il en coûtait pour aller à Vancouver ou à Victoria suivre un cours de navigation ou relatif à ce métier. Seriez-vous prêt à déboursier \$350 ou \$500 ou ce qui serait exigé si ce service était disponible pour les gens de l'industrie? Seriez-vous prêt à payer ce prix?

**M. Holt:** Je crois que lorsque vous comparez cela à cinq mois de pension dans un endroit comme Vancouver où vous êtes heureux de vous en tirer à \$300 par mois, vous devez être prêt à payer cela.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skoreyko. Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. Most of my questions have already been answered by two previous speakers. I have just a couple of short questions. Mr. Holt, you did not mention anything on search and rescue when you spoke of the RCMP. What role do they play here and what role does your group think they should play?

**Mr. Holt:** The RCMP are a super force as far as search and rescue goes. There is absolutely nothing they will not do for you if they are capable of doing it. By definition of our name, Rescue One Five, the one-five is the emergency phone number at the RCMP, and we work on a system that when a call goes into that number, they go to a fan outlet which has 10 names under marine, land and air and phone one of us, and we go ahead and carry it out.

If their one boat is out and operating, then it will go automatically to the scene of the vessel in trouble. They were supposedly, by this month, to have a helicopter here for the RCMP; we have not seen that yet. The boat itself is used more for transportation to and from Indian villages for police work than as an actual patrol boat within this area. But the RCMP are a very, very good organization as far as search and rescue goes within their limitation. On land searches they even call out off-duty members to give us a hand and we give them a hand, that is how it breaks down.

**The Chairman:** Excuse me, I might just interject for a moment. There is coffee available at the counter in the back, so you are welcome to a coffee if you so desire. Excuse me, Mr. Lumley.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman. I am glad you clarified that, Mr. Holt, because you were setting the priorities; you had so many suggestions for the other ones. I did not hear you mention the RCMP and I had heard they were really first-class on search and rescue in this area.

The Chairman and I had the occasion this morning to talk to a young man who was very knowledgeable in this area of search and rescue and he was talking about the need for a 65-foot cutter boat somewhat like the Pilotage Authority has in situations such as gale-force winds. What kind of co-operation have you received from the Pilotage Authority in instances where it has been necessary to obtain their assistance?

**Mr. Holt:** I personally went around to all the major companies involved in marine, land—well, not too much in land—and air equipment within this area, and the local man in charge of the pilot boat at that time was most co-operative but he received a letter from the Pilotage Authority in Vancouver saying that there was no way he should send that boat out for search and rescue without prior authorization from that office, which, in turn, would mean that if we got a call up here and somebody was in trouble, before we could get the crew going down to the boat and get the boat started and that, they would have to chase around Vancouver to find the fellow that could say go. So we have not utilized it that much.

We have only been going for one year, we started in May of last year, and we have been out on 57 recorded incidents either after flares have gone off or picking up people or picking up broken down boats and this type of thing. Our

[Interprétation]

**Le président:** Merci, monsieur Skoreyko. Monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci monsieur le président. A la plupart de mes questions il a déjà été répondu par les deux orateurs précédents. Je n'ai que quelques courtes questions. Monsieur Holt, lorsque vous avez parlé de la GRC, vous n'avez pas mentionné la recherche et le sauvetage. Quel rôle jouent-ils ici et quel rôle devraient-ils jouer selon votre groupe?

**M. Holt:** Pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, la GRC est tout simplement extraordinaire. Ils feront tout leur possible. Le nom de notre groupe est Rescue One Five, le un-cinq est un numéro de téléphone d'urgence à la GRC, et lorsqu'ils reçoivent un appel, ils ont une liste de dix noms sous mer, terre et air, et ils nous appellent, et nous nous occupons de l'urgence.

Si leur navire est en mer ils vont immédiatement aller à la recherche du navire en difficulté. Ce mois-ci la GRC devait obtenir un hélicoptère, nous ne l'avons pas encore vu. Ce navire leur sert pour visiter les villages indiens au cours de leur travail de policiers plutôt que pour patrouiller cette région. Mais la GRC est une très bonne organisation en ce qui a trait à la recherche et au sauvetage dans le territoire. Pour les recherches sur terre ils font appel à leurs agents qui ne sont pas en service pour venir nous aider, et nous leur donnons un coup de main aussi, c'est comme cela que ça se passe.

**Le président:** Excusez-moi de vous interrompre un moment. Le café est servi à l'arrière, et si vous avez envie d'un café vous êtes bienvenus. Pardonnez-moi, monsieur Lumley.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président. Je suis heureux que vous ayez précisé cela, monsieur Holt, parce que vous aviez établi des priorités et vous aviez tellement de suggestions pour les autres. Je ne vous avais pas entendu parler de la GRC et j'avais entendu dire qu'ils étaient vraiment très bien pour ce qui est de la recherche et du sauvetage dans cette région.

Ce matin le président et moi-même avons eu l'occasion de parler avec un jeune homme qui était très compétent dans le domaine de la recherche et du sauvetage et il nous disait qu'on avait un besoin d'un navire de 65 pieds semblable à celui qu'utilise la Régie du pilotage, par exemple lors des vents violents. Quel genre de collaboration avez-vous obtenu de cette régie lorsque vous avez eu besoin de leur aide?

**M. Holt:** J'ai moi-même contacté toutes les compagnies importantes de la région dans le domaine de la mer, de la forêt—non pas tellement de la forêt—et de l'air, et le responsable du bateau-pilote à ce moment-là a beaucoup coopéré avec nous, mais il a reçu une lettre des autorités de Vancouver lui enjoignant de ne pas envoyer ce navire en mer pour des opérations de recherche et de sauvetage sans auparavant en obtenir l'autorisation, ce qui signifierait devoir téléphoner là-bas, lorsque quelqu'un serait en difficulté, mettre l'équipage en mesure de partir et trouver la personne responsable à Vancouver. Donc nous n'y avons pas tellement eu recours.

Nous avons débuté il y a un an, en mai de l'année dernière, et nous nous sommes occupés de 57 incidents suite à des appels par fusées éclairantes, ou de ramasser des gens ou de ramasser des navires en perdition, etc. En



[Text]

response time is down to about 15 minutes by just using commercial boats. Again, it is at their own expense as we cannot pay them for it. But we phone the Trans Provincial Airlines up or Vancouver Island Helicopters Limited and say, "Go!", and they go.

**Mr. Lumley:** Have there been occasions to your knowledge where the Pilotage Authority has not given the kind of co-operation in an emergency situation that could have existed?

**Mr. Holt:** Not to my knowledge, no. As I said, after we received the letter from the Vancouver head office of the Pilotage Authority, we just did not bother phoning them because we are interested in alleviating the time factor from the time the call is received to the time a government team gets on the scene. The only officials in this area are either the Ministry of Transport, which is directed by RCP at this point, or RCP themselves. And it takes two to four hours, before they are up here. By then we have been out, got the thing over with and we are back home again.

• 1545

**Mr. Lumley:** You are talking about priorities and I heartily agree with some of your suggestions. In an emergency situation do you receive full co-operation.

**Mr. Holt:** At all times. I have never been refused by either a government or a private organization. We only formed as a group to keep the interest up within the number of people involved in this. In effect, we are just businessmen, working men, who happen to work in the related fields so we go out and help one another.

**Mr. Lumley:** Well, I guess the situation has changed. The Coast Guard and search-and-rescue people now have the authorization to enlist the help of vessels whenever they need it. Have you discussed that letter you received with the Ministry of Transport?

**Mr. Holt:** It was directed to the fellow who is responsible for the pilotage boat in the area here and said that, as you know, this pilot boat should not join a volunteer organization and be directed from Prince Rupert; that it should come from Vancouver—something to this effect. Concerning the Coast Guard and the co-operation of the pilotage authority, I do not know what their stand is at all.

**Mr. Lumley:** One final question, Mr. Chairman. Mr. Holt, I do not have that much expertise when it comes to search and rescue. We do not have much call for it in my area of the country. You are suggesting a lot of things respecting priorities. What representations have you made to the various departments or to the government? I know that your member of Parliament here has made recommendations, but has your organization or any local organization made these recommendations, and what response did you receive?

**Mr. Holt:** We have made no written proposals to departments within the government. Even these notes were typed up this morning. We have been working on bits and pieces over the last three or four months to try to come up with some proposal that was economic and that made enough sense that the government might decide that they could go ahead with it and still provide the coverage that

[Interpretation]

utilisant simplement des navires commerciaux nous répondons en 15 minutes. Encore là, comme nous ne pouvons pas les rembourser, ils doivent en défrayer le coût. Mais nous téléphonons à la Trans Provincial Airlines ou à la Vancouver Island Helicopters Limited et nous leur disons «allez-y», et ils y vont.

**M. Lumley:** A votre connaissance y a-t-il eu des occasions où la Régie du pilotage n'a pas voulu collaborer lors d'une urgence?

**M. Holt:** Non, pas à ma connaissance. Comme je l'ai dit, après avoir reçu la lettre du siège social de la régie du pilotage à Vancouver, nous ne les avons plus appelés parce que nous nous intéressons à réduire le facteur temps à partir du moment où nous recevons l'appel et jusqu'à ce qu'une équipe du gouvernement se rende sur les lieux. Les seuls officiels dans la région sont soit le ministère des Transports, qui à ce moment-là est dirigé par la GRC ou la GRC elle-même. Et ils mettent de 2 à 4 heures pour se rendre sur les lieux. A ce moment-là nous avons eu le temps d'y aller et d'en revenir.

**M. Lumley:** Vous avez parlé de priorités et je suis tout à fait d'accord avec plusieurs de vos propositions. Dans une situation d'urgence, recevez-vous une entière collaboration.

**M. Holt:** Toujours. Je n'ai jamais essuyé un refus soit du gouvernement ou d'une organisation privée. Nous avons organisé le groupe afin de maintenir l'intérêt chez les personnes en cause. En réalité, nous sommes simplement des hommes d'affaire, des travailleurs, qui sommes dans un domaine connexe, et nous nous aidons donc l'un l'autre.

**M. Lumley:** Alors je crois que la situation a changé. Les gardes-côtes et les personnes responsables de la recherche et du sauvetage ont maintenant l'autorité d'enrôler les navires lorsqu'ils ont besoin de leur aide. Avez-vous discuté avec le ministère du transport de cette lettre que vous avez reçue?

**M. Holt:** Cette lettre avait été envoyée à la personne responsable du navire pilote dans la région, et cette lettre disait que le navire-pilote ne devrait pas faire partie de l'organisation volontaire et que l'initiative ne devrait pas venir de Prince Rupert, mais de Vancouver, ou quelque chose comme cela. Pour ce qui est de la garde-côtière et de la collaboration de l'administration de pilotage, je ne connais pas leur position.

**M. Lumley:** Une dernière question, monsieur le président. Monsieur Holt, je ne suis pas tellement compétent dans le domaine de la recherche et du sauvetage. Nous en avons rarement besoin dans ma région. Vous avez proposé beaucoup de priorités. Quelles instances avez-vous présentées aux divers ministères ou au gouvernement? Je sais que votre député a fait des recommandations, mais votre organisation ou toute autre organisation locale a-t-elle fait ces recommandations, et quelle réponse avez-vous obtenue?

**M. Holt:** Nous n'avons formulé aucune recommandation écrite aux ministères gouvernementaux. Même ces notes ont été dactylographiées ce matin. Depuis trois ou quatre mois, nous avons essayé d'élaborer des propositions qui seraient économiques et logiques pour que le gouvernement décide de faire quelque chose et de faire ce qui est nécessaire dans le domaine de la recherche et du sauvetage

[Texte]

was necessary in the search-and-rescue in different areas. The Naval Officers' Association of Canada presented a brief on search-and-rescue to the Government of Canada back in October, 1975, I believe. We have had no feed-back on that brief at all, and it was basically along this line.

**Mr. Lumley:** Members like Mr. Forrestall from the East Coast seem to have the same kinds of recommendations respecting these priorities and getting proper co-ordination. I am sure the Committee would like to receive a full copy and maybe even carry the ball for you in gaining some answers concerning some of your recommendations.

**Mr. Holt:** By all means. It is just in draft form. The wording is the result of three nights sitting at home trying to figure out which way it should be set down. But I would like to send it to you.

**Mr. Lumley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lumley. Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I have been intrigued, Mr. Chairman, for a number of years now about whether it should be the Ministry of Transport or the Canadian Coast Guard that should assume the ultimate responsibility—indeed the prior responsibility—for search-and-rescue. There is no question in my mind that the Canadian Coast Guard, the Ministry of Transport, or the Department of National Defence, one of the three, must assume the absolute responsibility. But it is very difficult for me to see any improvement over the present system by simply dedicating to one outfit or the other, the absolute responsibility. In the existing dedication of work, the equipment and facilities, the Canadian Coast Guard is familiar with the marine area. They have responsibilities for channels, for buoys, for all navigational aids, and so on. So they are, in the normal course of activity, out and about in other primary dedicated tasks, or tasks to which they are primarily dedicated. They are not dedicated to search and rescue whereas National Defence has the responsibility besides other operational things.

• 1550

I suspect now that I am probably in support of what you say, but I want to be absolutely certain that giving this responsibility to the Canadian Coast Guard is in fact going to achieve the end that we are seeking and that is the availability of facilities and equipment dedicated to search and rescue. Or do we establish within the Canadian Coast Guard two separate functions, a facility and a capability that can adequately meet the needs immediately—not 20 minutes later. You know, you do not send a fireman out to do police work. We should not have our Canadian military in prisons putting down riots so why should we ask the Canadian Coast Guard to accept not only the dedication of absolute responsibility for search and rescue and at the same time deny them the workload and responsibilities of search and rescue? I just wonder about that.

**Mr. Holt:** Apart from this it is operational and functional, that they be operational search and rescue. In other words, all it would take would be one helicopter and 24 hours a day standby at each Ministry of Transport base capable of search and rescue.

[Interprétation]

dans différentes régions. La Naval Officers' Association of Canada a présenté un mémoire sur la recherche et le sauvetage du gouvernement du Canada en octobre 1975, je crois. Nous n'avons reçu aucune réaction à ce mémoire, et il parle essentiellement des mêmes choses.

**M. Lumley:** Les députés de l'Est comme M. Forrestall, semblent avoir le même genre de recommandations concernant ces priorités et pour obtenir une coordination appropriée. Je suis sûr que le Comité aimerait recevoir un exemplaire complet de ces recommandations et peut-être même vous aider à obtenir certaines réponses à plusieurs d'entre elles.

**M. Holt:** Je vous en prie. Ce n'est qu'un brouillon. C'est le résultat de trois soirées de travail à essayer d'imaginer la façon dont cela devrait être organisé, mais j'aimerais vous en envoyer un exemplaire.

**M. Lumley:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Lumley. Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, cela fait plusieurs années que je me demande qui devrait être responsable pour la recherche et le sauvetage, le ministère du Transport ou les gardes-côtes canadiennes. Quant à moi, il n'y a aucun doute que la garde-côtière canadienne ou le ministère des Transports ou le ministère de la Défense nationale doivent assumer cette responsabilité, mais je ne vois pas d'amélioration dans le système actuel en désignant l'un de ces trois organismes responsables de ce secteur. Cependant, la garde côtière canadienne est plus familière avec le travail, le matériel et les installations du domaine de la mer. Elle est responsable des chenaux, des bouées, et de tout ce qui concerne la navigation. Donc, cela relève presque de ses fonctions normales de s'occuper de ce genre de choses. Ils ne sont pas obligés à la recherche et au service de secours comme la Défense nationale en plus d'autres fonctions.

Je commence à incliner en votre sens mais je veux être absolument certain que, si la garde côtière canadienne assume cette responsabilité, les objectifs que nous visons seront réalisés et que les installations et l'équipement nécessaire à la recherche et au secours seront disponibles. Ou devons-nous établir au sein de la garde côtière deux fonctions distinctes: les moyens et la possibilité d'obtenir sans délai les secours nécessaires, pas 20 minutes plus tard. On ne délègue pas un pompier pour remplir les fonctions de policier. Nous ne demandons pas à nos forces militaires d'apaiser les mutineries dans nos prisons et pourquoi demanderions-nous à la garde côtière d'accepter non seulement la responsabilité absolue de la recherche et du secours tout en lui refusant la responsabilité d'assumer la direction de la recherche et du secours? Je me pose ces questions.

**M. Holt:** C'est en outre opérationnel et fonctionnel, la recherche et le secours opérationnels. Autrement dit, il suffirait d'un hélicoptère en alerte 24 heures par jour dans chaque base des Transports prêt à la recherche et au sauvetage.



[Text]

I am probably being a realist; I have to take steps in order to get policy changed. Once I get policy changed, then I go from there and decide what should fall under that policy as far as regulations demand. The way dollars and cents are nowadays, if you say a million dollars somebody will listen to you, if you say five, they will not. So if I can get away with a million dollars to begin with, possibly \$5 million will follow in years to come. It is going to be more a five-year policy than a one-year policy and I think the first step would be to establish an over-all command within the organization as to actual co-ordination of the search and rescue air crew.

I will tell you how I base this. We held a rescue seminar in the Queen Charlotte Islands, Rescue 15 and Queen Charlotte Rescue 15, which is another arm for organization. We flew representatives of all departments from Prince Rupert. We told them they were on their own hook when they got there. We got them there and we questioned them on policies and procedures. We asked them what their policy was in relation to search and rescue and the procedure by which they carried this policy out. The rescue co-ordination centre came through with flying colours and honours simply through their professionalism. They live it. They are a qualified, priority-minded search and rescue organization. The representatives of the Ministry of Transport passed the buck to various organizations within the hall. They could not answer any questions.

**Mr. Forrestall:** I agree with you, an organization like that located all over the country would be ideal.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McCain.

**Mr. McCain:** Mr. Chairman, a couple of questions I wanted to ask have been answered very well. I think the witness and his group could be congratulated by this Committee, and by Parliament actually, for the initiative they have taken in a much needed cause and they have set an example in voluntary rescue work operations which others I know are trying to get going. I just think if somebody wanted a pattern to work by, you could come up here and get it. I think we all owe you a debt of gratitude and wish you good success in your operations.

• 1555

**Mr. Holt:** If I may, we formulated any plan on a 1944 plan that Ketchikan came up with after an aircraft crashed and we have expanded on it. As you say, it is the type of system that we have written down, that we could pass on to any group or organization that wanted to start up a voluntary search and rescue organization.

**The Chairman:** I think we are unanimous in Mr. McCain's statement, and on behalf of the Committee I would like to thank you, Mr. Holt, for taking time out to inform us on rescue operations.

Next we have with us Mr. Archie Gordon, who is the Chairman of the Prince Rupert Visitors' Bureau. Mr. Gordon has a brief presentation that he would like the Committee members to hear, and then immediately after Mr. Gordon, we will have Mr. Scott. Mr. Gordon.

[Interpretation]

Je suis peut-être réaliste, mais je dois faire des démarches pour faire changer la politique et, une fois la politique modifiée, je partirai de là et subornerai les règlements à cette politique. Avec la valeur de l'argent de nos jours, si vous dites un million de dollars, on vous écoute; si vous dites cinq, personne ne vous entend. Si je peux donc obtenir un million de dollars pour commencer, les cinq millions suivront peut-être les années suivantes. Ce sera une politique de cinq ans plutôt que d'une année et je pense que le premier pas à faire est d'établir un commandement général au sein de l'organisation pour la coordination pratique de la recherche et du sauvetage aérien.

Voici sur quoi je me base. Nous avons eu une réunion pour débattre du sauvetage dans les Îles de la Reine Charlotte, poste de secours 15 et poste de secours 15 des Îles de la Reine Charlotte, qui est une autre branche de l'organisation. Nous avons transporté de Prince-Rupert les représentants de tous les ministères, leur disant qu'une fois rendus, ils devraient se débrouiller seuls. Nous les avons menés à destination et nous les avons interrogés sur les politiques et les procédures. Nous leur avons demandé quelle était leur politique de recherche et sauvetage et la formule au moyen de laquelle cette politique était appliquée. Le centre de coordination du sauvetage l'a emporté haut la main par son caractère professionnel. C'est du vécu. L'équipe compétente fixe toute son attention sur la recherche et le sauvetage. Les représentants du ministère des Transports ont jeté le blâme sur divers organismes présents et n'ont pu répondre aux questions.

**M. Forrestall:** Je suis d'accord avec vous, un organisme comme celui-là réparti partout au pays serait idéal.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McCain.

**M. McCain:** Monsieur le président, quelques questions que je désais poser ont eu leurs réponses. J'estime que le témoin et le groupe qui l'accompagne méritent des félicitations du Comité, et du Parlement à vrai dire, pour avoir pris l'initiative de défendre une cause qui leur est chère et ils seront de bons exemples aux équipes de secours bénévoles qui attendent qu'on leur ouvre la voie. Ils trouveraient ici un bel exemple de travail. Vous avez droit à notre reconnaissance et j'espère que vous aurez plein succès dans vos opérations.

**M. Holt:** Si vous me le permettez, Ketchikan a conçu un plan en 1944 après une chute d'avion et nous l'avons perfectionné. Comme vous dites, c'est le genre de système que nous avons mis sur papier, qui pourrait être distribué à n'importe quel groupe ou organisme qui désire organiser un service volontaire de recherche et de sauvetage.

**Le président:** Je pense que nous sommes unanimement d'accord avec M. McCain et, au nom du Comité, je désire vous remercier, monsieur Holt, pour avoir pris le temps de nous informer de vos opérations de secours.

Nous entendrons maintenant M. Archie Gordon, président du Bureau d'accueil de Prince Rupert. M. Gordon a un bref exposé à faire et nous entendrons immédiatement ensuite M. Scott. Monsieur Gordon.

[Texte]

**Mr. Archie Gordon (Chairman, Prince Rupert Visitors' Bureau):** Mr. Chairman and members of the Committee, thank you very much for allowing us to be here today.

The Prince Rupert Visitors' Bureau, as you can well imagine, are vitally concerned with the movement of tourist traffic through our port. At present, as most of you will know, we are using what is left of the old Canadian fishing dock. Structurally, I do not know how it stands up. I am quite sure that you must know the quality of the structure much more than I do. But practically, from a practical point of view, we are moving upwards to 14,500 persons over this dock this year. We are moving upwards to 73 ships in this year and we are looking for an increase of traffic, projecting an increase of traffic for next year and until the year 1980, when we feel that we will be having a minimum of 100 ships in the tourist season.

I believe the time is now to start planning for and executing a new and vastly improved tourist docking facility. I believe the Port Authority have already taken this into consideration, and it is my understanding that at present our main function at this meeting would be to emphasize anything that the Port Authority has to say on that subject. We are open to all manner of questions if you have any, but we just want to emphasize the fact that we want to emphasize Joe Scott. Do you have any questions that I could help you with?

**The Chairman:** As our next witness is Mr. Scott, maybe we could hear his statement now and direct any questions to him. Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, as part of the work that we are attempting to do outside of Ottawa is concerned with local feelings and reactions to what is basically the Scott report and subsequent activity arising out of the task force that was formed to restructure the authorities in the ports across Canada, do you have any views with respect to the degree of autonomy, the rate at which things move around here under the present system?

**Mr. Gordon:** I have to be perfectly frank. We have had nothing but the greatest of co-operation from the Port Authority; we get our questions answered to the best of their ability. At times their hands are tied, mainly because whatever we are asking for we unfortunately want right now and at times this is impossible. I can see their point. To give you an example, the present cruise ship dock is in deplorable condition, primarily for footpaths. The Visitors' Bureau have recognized this. I am quite aware of the fact that the authority has recognized this, too, but it takes time to get it through so we have gone on our own.

These are very small things. Our wants are not in the major areas until you come to a real, major crisis. We have not had a major crisis but we will be having a major crisis. We are anticipating that we are going to require more space for the docking of vessels and more facilities for the movement of traffic.

• 1610

**Mr. Forrestall:** Would you prefer to see a greater degree of autonomy and authority and responsibility with respect to the operation of your port, its orderly development? Would you like to be in a position of playing a greater role in that, or do you—it has been a reasonable position for 40

[Interprétation]

**M. Archie Gordon:** (président du Bureau d'accueil de Prince Rupert): Monsieur le président et membres du Comité, merci beaucoup de nous permettre de comparaître aujourd'hui.

Le Bureau d'accueil de Prince Rupert, vous l'imaginez bien, a comme activité vitale le mouvement touristique dans notre port. Nous utilisons présentement ce qui reste de l'ancien quai des pêcheurs, qui ne tient que par miracle sur ses piliers. Nul doute que vous savez beaucoup mieux que moi à quoi vous en tenir, mais, du point de vue utilité, nous y passons plus de 14,500 personnes par année. Plus de 73 navires y ont accosté cette année et nous cherchons à augmenter le trafic l'an prochain et jusqu'en 1980 alors que nous prévoyons au moins 100 navires durant la saison du tourisme.

Le moment est venu de dresser et d'exécuter des plans pour des installations portuaires bien supérieures à celles que nous possédons. Les autorités du port s'y intéressent déjà, je crois, et notre rôle ici consisterait surtout à souligner ce qu'en pensent l'administration du port. Nous sommes prêts à répondre à toutes vos questions, si tant est que vous en ayez à poser; pour notre part, nous voulons surtout mettre M. Joe Scott en lumière. Avez-vous des questions à poser auxquelles nous pourrions répondre?

**Le président:** Comme notre prochain témoin est M. Scott, nous pourrions peut-être entendre maintenant ce qu'il a nous dire et lui adresser nos questions. Monsieur Forrestall?

**M. Forrestall:** Monsieur le président, comme notre tâche en dehors d'Ottawa consiste à pressentir l'opinion au sujet, initialement, du rapport Scott, et ensuite de l'activité qui découlera des travaux exécutés par l'équipe de travail en vue de la restructuration administrative des ports canadiens, avez-vous des vues à exprimer concernant le degré d'autonomie, le rythme du mouvement autour d'ici, selon le système actuel?

**M. Gordon:** En toute franchise, nous avons bénéficié de la plus parfaite collaboration de la part des autorités portuaires, qui nous donnent les meilleures réponses possibles aux questions que nous leur posons. Les responsables ont parfois les mains liées parce que, bien souvent, nous demandons une action immédiate sans que le temps le permette. Je comprends leur position. A titre de simple exemple, les sentiers qui conduisent au débarcadère du bateau de plaisance sont en déplorable état présentement. Le bureau d'accueil s'en rend compte et je sais que l'administration ne l'ignore pas, mais cela prend du temps et nous avons décidé de notre propre chef.

Ce sont des questions de détail. Nos besoins demeurent modestes tant que la crise ne se fait pas sentir. Nous n'avons pas eu encore à faire face à des situations menaçantes, mais cela viendra. Nous aurons besoin d'installations plus vastes pour l'accostage des navires et le mouvement maritime.

**M. Forrestall:** Aimerez-vous un régime plus autonome et une administration plus indépendante qui évolueraient de façon progressive? Aimerez-vous jouer un plus grand rôle ou, vu que depuis 40 ans il a toujours été admis que la responsabilité des grands ports canadiens relèverait du



[Text]

years that the responsibilities for our principal ports, ports of principal national interest, remain with the national authority or remain for all intents and purposes in Ottawa.

**Mr. Gordon:** I think our group would be quite in favour of increased local autonomy; I am quite sure that the people on the port authority in Prince Rupert would be. There is no other port authority so I cannot speak for them. I am quite sure they are the local people. They know the feelings of the town. They know the needs of the town a great deal better than a person sitting in Ottawa or what have you—or Halifax. There could be similarities but from our point of view, what we require in Prince Rupert is perhaps a little different. Therefore we would like autonomy here.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Gordon, thank you for your comments this afternoon. They are much appreciated.

I would ask Mr. Joseph Scott, who is the Chairman of the Prince Rupert Port Authority, to join us this afternoon.

**Mr. Joseph Scott (Chairman, Prince Rupert Port Authority):** Mr. Chairman, gentlemen, I did not expect this pleasure of addressing you today or of making any statement, but the Chairman has asked me to say a few words and answer questions if you do have any.

I would like first to tell you why the port of Prince Rupert is here and how it got here. The port of Prince Rupert was the dream of Charles M. Hays and construction on the port started in 1907. The City of Prince Rupert was incorporated in March 1910. The harbour of Prince Rupert was proclaimed a public harbour in March of 1912. Unfortunately Charles M. Hays was lost in the Titanic, and together with the first world war and a few more things, the Grand Trunk Pacific went into bankruptcy and was taken over by the Canadian National Railways. The Canadian National Railways accepted all the benefits of the agreement the Grand Trunk had signed with the provincial government but I do not think they accepted all the responsibilities that went into that agreement. From 1914 or 1915 on, there were continued representations by different groups in the City of Prince Rupert for the development of the port of Prince Rupert. I have a clipping dated 1916, I think, or 1917, from the Prince Rupert *Daily News* fifty-years-ago column where my grandfather and the mayor, Mayor McMorley, at that time, were back in Ottawa trying to get the facilities in the port of Prince Rupert. While the efforts were enthusiastic, they were sporadic because most of the effort was done by the Chamber of Commerce, the Port and Marine Committee of the Chamber of Commerce, and the public harbour of Prince Rupert, being operated by the Department of Transport, most of the representations were made to the department who in turn said, who owns the waterfront in Prince Rupert? Even though Don McKay objects to my suggesting that 80 per cent of the immediate waterfront is owned and controlled by the Canadian National Railways, it is 80 per cent. I cut it down this afternoon to 75 per cent because they have sold a little bit to the National Harbours Board, but to all intents and purposes the Canadian National own and control the immediate waterfront in Prince Rupert. When these groups would go to the Canadian National Railways, they would be told, "The Canadian National Railways are in the transportation business; we are not in the port development business."

[Interpretation]

Conseil des ports nationaux, constituer cette autorité nationale ou demeurer, à toute fin utile, à Ottawa.

**M. Gordon:** Je pense que notre groupe serait très en faveur d'une plus grande autonomie; je suis persuadé que les autorités de Prince Rupert aimeraient aussi avoir plus d'indépendance. Il n'y a pas d'autre autorité portuaire et je ne puis donc me faire son porte-parole. Je suis sûr que l'administration est locale et connaît le tempérament local et les besoins locaux beaucoup plus que quiconque siège à Ottawa ou Halifax ou ailleurs. Il peut y avoir des besoins correspondants mais, de notre point de vue, le cas est peut-être un peu différent à Prince Rupert. Nous aimerions donc jouir de l'autonomie.

**Le président:** Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Gordon, merci des commentaires que vous nous avez faits cet après-midi. Nous les apprécions beaucoup.

Je vais demander à M. Joseph Scott, administrateur du port de Prince Rupert, de se joindre à nous cet après-midi.

**M. Joseph Scott (administrateur du port de Prince Rupert):** Monsieur le président, messieurs, je n'anticipais le plaisir de me trouver parmi vous aujourd'hui non plus que de faire une déclaration; cependant, le président m'a prié de faire un bref commentaire et de répondre aux questions si vous désiriez en poser.

Je tiens avant tout à vous dire pourquoi le port de Prince Rupert est installé ici et comment il l'a été. C'est la réalisation d'un rêve de Charles M. Hays entreprise en 1907. La cité de Prince Rupert a été constituée en municipalité en mars 1910. Le havre de Prince Rupert a été proclamé port national en mars 1912. Malheureusement, Charles M. Hays a perdu la vie dans le désastre du Titanic et, suite à la Première guerre mondiale et autres événements tragiques, le Grand Tronc du Pacifique a fait faillite et a été absorbé par le Canadien National. Le Canadien National a accepté tous les bénéfices prévus dans l'accord signé entre le Grand Tronc et le gouvernement provincial, mais ne semble pas avoir accepté les responsabilités également prévues en vertu de l'accord. Depuis 1914 ou 1915, des groupes de la cité de Prince Rupert n'ont cessé de faire des instances en vue d'obtenir le développement du port de Prince Rupert. J'ai des coupures de journaux qui remontent à 1916 ou 1917, alors que le *Daily News* de Prince Rupert rapportait, il y a une cinquantaine d'années, comment mon grand-père et le maire McMorley faisaient des démarches à Ottawa en vue d'obtenir l'aménagement du port de Prince Rupert. Ces efforts, quoique enthousiastes, étaient intermittents car c'est la Chambre de commerce qui s'en occupait, le comité du port et de la marine de la Chambre de commerce, et le port national de Prince Rupert étant sous la direction du ministère des Transports, la plupart des démarches étaient faites auprès du ministère qui se demandait à qui appartenait le bord de l'eau à Prince Rupert. Malgré la contradiction de M. Don McKay, quand j'insinue que 80 p. 100 de la rive appartient et est sous le contrôle du Canadien National, c'est 80 p. 100. Je l'ai réduit à 75 p. 100 cet après-midi, parce qu'une petite partie du terrain a été vendue au Conseil des ports nationaux mais, à toute fin utile, le Canadien National possède et contrôle le bord de l'eau à Prince Rupert. Quand nos groupes civiques se sont adressés au Canadien National, on leur a répondu: «Le Canadien National s'occupe de transport; le développement du port n'est pas notre affaire.»

[Texte]

• 1605

This kept going back and forth between the government and the Ministry of Transport and the Canadian National Railways and, finally, in early 1965 the Chamber of Commerce requested of the city that they set up a committee to investigate the feasibility and desirability of a harbour commission for the port. I was a Chamber of Commerce representative on the committee and I chaired it. Our recommendations, made in April of 1966, were to the effect that a harbour commission not be established for the port in Prince Rupert, mainly because the government would not consider the establishment of a harbour commission unless it was viable. We used the year 1964 as an example, when we had 111 ships come into the harbour. On the basis of that operation, the port would have lost \$30,000, and so the government would not consider a harbour commission.

The other recommendation was that we ask Howard Mann, the Chairman of the National Harbours Board, to come to Prince Rupert, look at our port and tell us what we might do. I think he broke his leg in a skiing accident shortly after that, so he did not come out.

But the city immediately established a port development commission, in April of 1966. It was adequately funded by the city, and that was one of the problems previous to that. Every time the Chamber of Commerce sent a group anywhere, they had to raise the dues. The city agreed to fund the committee, and we did not spend an awful lot of money. I actually ended up chairing that committee, and from 1966 until June of last year, that committee functioned.

Even though it took a long time, I think we are partly responsible for the takeover by the National Harbours Board and some of the developments that have taken place at this time. The group was composed of individuals. They did not represent anyone. They were individuals who were concerned with the development of the port of Prince Rupert and the city, and there were four members and a chairman. We had a secretary who is at the present time secretary of our port authority, and I must say he was a tower of strength, Earl Gordon.

I do not want to bore you with any details, other than that we tried to get the Minister of Transport out here. In 1967, I think it was 1967, we got Mr. Pickersgill out here. He was on his way, as you know, to address the Associated Boards of Trade of Northcentral British Columbia. We just took him down to the old sawmill dock and did not say anything, just let him look to see a piece of equipment loading lumber on a barge falling through the dock, and this type of thing. He, in June, said that as a Canadian he was ashamed of the port of Prince Rupert and as the minister responsible he was going to do something about it. He went back to Ottawa and immediately the telexes started to fly. The local Transport agent phoned me and said, "What the hell did Pickersgill say in June?" Apparently at that time he had tried to get an appropriation through Treasury to provide a facility on the waterfront in Prince Rupert. At that time we had six docks in Prince Rupert and five of them were condemned. The only one that was operational was the CN dock that was built in 1920. You see the remains of it now as a tourist dock; there is 490 feet of it left.

[Interprétation]

On se renvoyait ainsi la balle du gouvernement au ministre des Transports et au Canadien National et, enfin, au début de 1965, la Chambre de commerce a demandé que la cité institue un comité d'enquête sur la possibilité et l'opportunité de créer une Commission du port. Je représentais la Chambre de commerce sur le comité que j'ai présidé. Nos recommandations faites en avril 1966 s'opposaient à ce qu'une commission du port soit intitulée à Prince Rupert, principalement parce que le gouvernement ne s'intéresserait pas à l'établissement d'une commission pour un port qui ne serait pas rentable. Nous avons cité comme exemple l'année 1964 alors que 111 navires ont accosté et, à ce rythme, le port aurait perdu \$30,000. Le gouvernement ne pouvait donc songer à instituer une commission du port.

L'autre recommandation était que M. Howard Mann, président du Conseil des ports nationaux, soit invité à Prince Rupert afin d'examiner les installations portuaires et de nous conseiller sur ce que nous devons faire. C'est peu après me semble-t-il qu'il s'est brisé une jambe en faisant du ski; il n'est donc pas venu.

Cependant, la cité a immédiatement établi une Commission de développement du port en avril 1966. La cité l'a bien financée, ce qui avait fait défaut antérieurement. Chaque fois que la Chambre de commerce a délégué un groupe où que ce soit, il a fallu augmenter les contributions. La cité a consenti à financer le comité et nous n'avons pas eu beaucoup de frais. J'ai fini par présider le comité et, de 1966 à juin l'année dernière, le comité a fonctionné.

Bien qu'il ait fallu beaucoup de temps, je pense que nous sommes en partie à l'origine de la responsabilité et d'une partie du développement assumée par le Conseil des ports nationaux. Le groupe était indépendant et ne représentait personne. Il était composé de citoyens qui, animés d'esprit civique, s'intéressaient au développement du port de Prince Rupert: quatre membres et un président. Nous avions comme secrétaire celui qui est maintenant secrétaire de l'Administration du port, M. Earl Gordon, un puissant appui.

Je ne veux pas vous accabler de détails sinon vous dire que nous avons essayé d'attirer ici le ministre des Transports. En 1967, il me semble bien que c'était en 1967, M. Pickersgill est venu nous voir, en route pour donner une causerie à l'Associated Boards of Trade of Northcentral British Columbia. Nous l'avons simplement promené sur le débarcadère du moulin sans rien dire, lui laissant le loisir d'observer avec quel genre d'équipement le bois était chargé sur une barge croulante. Il a déclaré, à June, qu'il avait honte comme Canadien de l'état dans lequel se trouvait le port de Prince Rupert et, comme ministre responsable, il allait prendre des mesures pour y remédier. Il est retourné à Ottawa et, en moins de temps qu'il en faut pour le dire, les télex se sont mis à fonctionner. L'agent local des Transports a téléphoné et dit: «Diantre, qu'a bien pu dire Pickersgill à June?» Il semble qu'il ait essayé à ce moment-là d'obtenir des subventions du Trésor pour l'aménagement de la rive à Prince Rupert. Nous avions six débarcadères à Prince Rupert à l'époque et cinq étaient condamnés. Le seul qui fonctionnait était celui du CN construit en 1920 et dont les 490 pieds qui en reste servent aujourd'hui de débarcadère aux touristes.



[Text]

Then we tried to get Mr. Hellyer out here. The Mayor and I went to Vancouver a year later and got a promise from Mr. Hellyer that he would visit us in the spring. Before he got here he resigned.

**Mr. Benjamin:** That is another story.

**Mr. Scott:** Yes. On August 10, 1970, the Prime Minister came out here at our invitation and we made a presentation to him asking for better utilization of the elevator, a modern efficient general cargo and forest products terminal, and at that time McIntyre-Porcupine were very interested in a bulk facility and we asked if they would supply the services to Ridley Island so that McIntyre could provide a private development on Ridley Island. The bottom fell out of the coal business and McIntyre-Porcupine did not follow through, even though they had signed a basic agreement with the Japanese.

• 1610

On December 8, 1970, Don Jamieson came out. He did not get back to the MOT base, but we had the opportunity to present to him another brief. At that time, he agreed to set up a federal-provincial-municipal committee to make recommendations to him on a northern port. There was quite a bit of activity. D. E. Taylor, ex-Chairman of the National Harbours Board, came out here with some staff and talked to us. At the end of March, 1971, the committee met in Ottawa. I represented the port of Prince Rupert and the Mayor of Kitimat represented Port Edward. We spent three days there, and drafted six resolutions, which were presented to the Minister on April 19. On July 2 of that year, the Minister met with Premier Bennett in Victoria and they agreed in principle to the transfer of provincial land to the federal government, land which would eventually be turned over to the National Harbours Board. In March, 1972, The Minister made an announcement that the administration and operation of the port of Prince Rupert would be taken over by the National Harbours Board and a national port would be developed in the national interest.

Since that time—and that is a good four years ago now—we have Fairview Terminal, a 45-acre terminal, up to the point where we are calling for tenders to finalize the development and make the terminal operational. We feel now, with the flow chart that has been given to us, that we will have one berth operational in September and the other berth in November. We will have a trailer for an office, and we will not have a transient shed, but we will have some servicing on it and we will have all the underwater services and will be able to handle ships there. So we will now be able to go out and develop traffic.

We were always told, "You show us the traffic and we will develop the facilities." We went along with it for a long long time, but that is not the way you develop a country. You develop the port facilities—as far as I, personally, am concerned, and I think it is the feeling of our port authority—and traffic will gravitate to it. Houston, which is 230 or 240 miles from Prince Rupert is now shipping ore concentrates to Vancouver wharves. They used to come in to Prince Rupert, but we lost our facility where that ore was handled. And lumber from... I am sorry, that comes from Topley. The lumber from the mill in Houston, which is about 350 miles from here, is now going

[Interpretation]

Nous avons ensuite essayé d'alerter M. Hellyer. Le maire et moi-même nous sommes rendus l'année suivante à Vancouver et M. Hellyer nous a promis qu'il viendrait nous rendre visite au printemps. Il a démissionné avant de venir.

**M. Benjamin:** C'est une autre histoire.

**M. Scott:** Oui. Le 10 août 1970, le premier ministre a répondu à notre invitation et nous avons préparé un mémoire lui exposant comment on pouvait mieux utiliser l'élévateur, au moyen d'un entrepôt terminal de marchandises et produits forestiers, McIntyre-Porcupine étant très intéressée à l'époque à l'emmagasiner en vrac, et nous avons demandé s'ils assureraient les services à Ridley Island de façon que McIntyre fasse des aménagements à ses frais à Ridley Island; mais le commerce de charbon a fait faillite et McIntyre-Porcupine n'a pas réalisé son projet, en dépit d'un accord de principe conclu avec le Japon.

Le 8 décembre 1970, M. Don Jamieson est venu. Il ne s'est pas rendu à la base de MDT, mais nous avons pu lui présenter un mémoire. Il a accepté d'instituer un comité fédéral-provincial-municipal qui lui ferait des recommandations au sujet d'un port septentrional. L'activité a été passablement intense. M. D. E. Taylor, ex-président du Conseil des ports nationaux, est venu ici accompagné de son personnel et nous a parlé. A la fin de mars 1971, le Comité s'est réuni à Ottawa. Je représentais le port de Prince Rupert et le maire de Kitimat représentait Port Edward. Nous avons passé trois jours à formuler six résolutions qui ont été présentées au ministre le 19 avril. Le 2 juillet de la même année, le ministre avait rencontré le premier ministre Bennett à Victoria et ils s'étaient mis d'accord en principe pour transférer au gouvernement fédéral des terres provinciales qui deviendraient éventuellement la propriété du Conseil des ports nationaux. En mars 1972, le ministre a annoncé que l'administration et l'opération du port de Prince Rupert seraient assumées par le Conseil des ports nationaux et qu'un port national serait aménagé dans l'intérêt national.

Depuis, et il y a au moins quatre années de cela, nous avons le terminal Fairview, un terminal de 45 acres, parvenu au point où nous lançons des appels d'offre en vue de terminer les installations et d'en commencer l'exploitation. D'après l'échéancier qui nous a été donné, nous devrions avoir un mouillage fonctionnel en septembre et un autre en novembre. Notre bureau sera dans une roulotte et nous n'aurons pas de hangar de transit, mais nous aurons certains services et tous les services des bassins et nous pourrions y recevoir les navires. Nous pourrions ensuite nous occuper d'accroître le trafic.

On nous a toujours dit: «Montrez-nous le trafic et nous vous fournirons les installations». Nous nous en sommes contentés longtemps, mais ce n'est pas par ces moyens qu'un pays se développe. Si nous avons les installations, j'en suis sûr pour ma part persuadé et je pense que l'administration l'est aussi, le trafic y sera attiré. Houston, situé de 230 à 240 milles de Prince Rupert, expédie des concentrés de minerai à Vancouver. Ils expédiaient autrefois à Prince Rupert, mais nos installations ont disparu; et le bois de—pardon, cela vient de Topley. Le bois du moulin de Houston, à quelque 350 milles d'ici, est maintenant expédié à Vancouver par le CNR et revient par le CNR. Une partie

[Texte]

down to Vancouver via CNR and it goes back on the CNR. Some of it, I think, goes down the BCR, but most of it goes directly on the CNR.

I do not like to pick on the CNR, but as far as I am concerned the CNR can make or break the port of Prince Rupert. They own all the property, they own the only rail line coming in here. The objective of the port authority now—and I realize that our role is consultative—is to get the Minister of Transport, the Chairman of the Board of the Canadian National Railways, Mr. Robert Taschereau, and the President of the Canadian National Railways, Mr. Badeen, out here. Mr. Badeen and Mr. Taschereau have acknowledged our invitation and they have said they would be pleased to come. I can tell you that on Tuesday morning I had confirmation from Mrs. Kerr that the Minister of Transport had accepted our invitation and will visit Prince Rupert on July 9. We do not want to do a selling job on the Minister or the Canadian National people, we would just like to get them all here at the same time, show them what we have, and let them make up their own minds. A man with the intelligence of the Minister of Transport, I am quite sure, is not going to have to ask too many questions about what the hell is the matter with the port of Prince Rupert.

I do not have anything to say other than that. The tourist facility is something we have plans for. We hope, over the long range, to develop a modern tourist and coastal facility. The tourist facility is only used from May till October, it has to be in combination with the coastal trade—but we are looking to the development of that. The grains people have had their say and Mr. Kedgley is actively working on the development of a bulk facility on Ridley Island. We are doing everything in our power to assist Mr. Kedgley in his efforts.

• 1615

I think one of the questions asked of the Mayor was what other activities the council undertook. I would just like to point out that I think the port development commission was a most successful and worth-while effort of the City of Prince Rupert. Even though they have disbanded now, I would like to see port authorities have the same sorts of terms of reference as our port authority did, so they could become involved in the promotion and development of the port and leave the administration and operation to the professional staff. That is about all I have to say. That is why the Port of Prince Rupert is here today, and in the condition it is in, I think.

If there are any questions I would be only too pleased to answer them for you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Scott. Mr. Lee.

**Mr. Lee:** Thank you very much. I would like to thank Mr. Scott for a most illuminating history of the Port of Prince Rupert. Coming from the City of Vancouver, I know your competitors are somewhat familiar with what, I think, is the very exciting development that can happen here in the Port of Prince Rupert. For the reasons Mayor Lester outlined, I hope that we can develop the Port of Prince Rupert as an exciting alternative to the Port of Vancouver.

There is something, however, that disturbs me very much as a British Columbia representative, and that is more in the area of access to the Port of Prince Rupert. It is my understanding that there is still considerable debate concerning the use of, say, the BCR versus the CNR line

[Interprétation]

est expédiée par le BCR je pense, mais le plus gros des expéditions se fait par CNR.

Je n'aime pas attaquer le CNR, mais je ne doute pas que le CNR puisse être le salut ou la damnation du port de Prince Rupert. Il possède tout le terrain et les voies ferrées qui y ont accès. L'intention de l'administration du port actuellement, et nous ne jouons que le rôle de consultant, je l'admets, est d'obtenir du ministre des Transports, du président de la Commission canadienne des chemins de fer, M. Robert Taschereau, et du président du Canadien national, M. Badeen, qu'ils viennent ici. M. Badeen et M. Taschereau ont accusé réception de notre invitation et ont dit qu'ils seraient heureux de venir. Je puis également vous informer que mardi matin, j'ai reçu de M<sup>me</sup> Kerr la confirmation que le ministre des Transports avait accepté notre invitation et visiterait Prince Rupert le 9 juillet. Nous ne voulons pas forcer le ministre ou le Canadien national à se mettre de notre côté, nous voulons simplement qu'ils viennent ici ensemble voir ce que nous avons à leur montrer et qu'ils prennent leurs propres décisions. Un homme du calibre du ministre des Transports n'aura pas trop de questions à poser, je pense, avant de constater que cela ne marche pas rond au port de Prince Rupert.

Je n'ai rien à ajouter à cela. Nous songeons à des améliorations pour le tourisme et espérons, avec le temps, faire des installations modernes le long de la côte. Le service au tourisme ne dure que de mai à octobre et doit correspondre à la période du cabotage, mais nous nous concentrons sur le développement du tourisme. Les négociants en grains ont dit ce qu'ils avaient à dire et M. Kedgley travaille activement à la mise au point d'un centre de chargement en gros sur Ridley Island. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour aider M. Kedgley.

Ainsi on a demandé au maire quelles étaient les autres initiatives prises par le conseil. J'aimerais souligner que l'on doit une initiative très fructueuse à la ville de Prince Rupert, à savoir la création d'une commission d'expansion du port. Bien que cette commission n'existe plus, j'aimerais que les autorités du port aient les mêmes mandats que les membres de cette commission, afin de pouvoir participer à la promotion et au développement du port en laissant à des employés professionnels les responsabilités administratives et opérationnelles. C'est à peu près tout ce que j'avais à dire. Voici pourquoi le port de Prince Rupert existe tel qu'il est aujourd'hui.

Si vous avez des questions à poser, je serais très heureux d'y répondre.

**Le président:** Merci, monsieur Scott.

**M. Lee:** Merci beaucoup. J'aimerais remercier M. Scott, qui nous a fait un brillant historique du port de Prince Rupert. Puisque je viens de Vancouver, je sais que vos concurrents sont tout à fait au courant des possibilités d'aménagement du port de Prince Rupert. Pour des motifs que le maire Lester a soulignés, j'espère que nous pourrions l'aménager et l'utiliser comme autre choix au port de Vancouver.

Cependant, en tant que représentant de la Colombie-Britannique, il y a quelque chose qui me gêne beaucoup. Il s'agit de l'accès au port de Prince Rupert. J'ai cru comprendre que l'on discute encore pour savoir si on utilisera le réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique ou le Cana-



[Text]

that comes out of Prince George and, ultimality, to Prince Rupert to transfer the metallurgical coal, but to come primarily, I suppose, from the Chetwynd area and the Sukunka coal—even from Alberta itself—which will ultimately end up in Japan. There is a considerable demand by the Japanese for our type of coal, I understand Sukunka coal is considered to be one of the best metallurgical coals. There is debate as to whether they are going to use the BCR over the CNR line. Let me put it to you that way. Essentially, from what I have read and what I have seen, it is my understanding that the use of the southern line of the BCR would be extremely uneconomical. I wonder if you would care to comment on the access to the port.

**Mr. Scott:** The port development commission made a very serious study of the economics of shipping Sukunka coal to the Port of Prince Rupert, as opposed to shipping it to the Lower Mainland via the BCR to Squamish and Britannia. We came to the conclusion that environmentally, let us say, the two ports are on a par, Squamish and Prince Rupert. Engineering wise, there was no problem with the development of the Ridley Island site and there would be no problem in the Howe Sound site. The only thing left, then, were the economics of shipping coal from the Sukunka field to the Port of Prince Rupert. I made a trip to Vancouver and talked to the Sukunka people at one time, I went to the office and asked why they always seemed to talk about Squamish and Britannia, as opposed to Prince Rupert. All they said was, how about \$1.50 in the exchange yard in Prince George? To get off the BCR onto the CNR that was what they were talking \$1.50 a ton. Well, \$1.50 a ton meant that no coal was going to be shipped to the Port of Prince Rupert.

We had Premier Barrett up here and made a presentation to him and asked him if we would make an economic study of the Port of Prince Rupert as opposed to the Lower Mainland and Howe Sound and he agreed immediately. I think he had discussed it with then minister, Mr. Davis, in Vancouver, and he agreed that the study should be made. I do not have that study with me, but the results showed that it was at least \$1 a ton cheaper to ship Sukunka coal destined for Japan through the Port of Prince Rupert than it was through Britannia or Squamish, and 20 to 25 cents cheaper a ton to ship coal destined for Europe through the Port of Prince Rupert than it was to go to the Lower Mainland.

• 1620

There were several reasons for it. The grade on the BCR: I think it is probably almost 2 as opposed to .4 into Prince Rupert. We have the finest grade of any of the grades onto the West Coast on a northern mainline. The northern mainline of the CNR is only used to probably 25 per cent of capacity; so there would be no problem with bringing unit trains in there, as we think of them now. To get coal to Squamish or the lower mainland would take a different type of operation; I think they would attach two or three cars onto a train rather than use unit trains. I do not think they can run unit trains on the BCR presently. The economics of that study were such that if coal from the northern mainline of Canadian National ever goes any place other than the port of Prince Rupert, then you might as well forget about developing the north-central area of

[Interpretation]

dien national pour transporter le charbon métallurgique. Je suppose que ce charbon provient essentiellement de la région de Chetwynd et de Sukunka, et même de l'Alberta; il semble même que ce charbon soit exporté au Japon. La demande du Japon est très forte pour ce type de charbon, et je crois savoir que le charbon Sukunka est considéré comme l'un des meilleurs charbons métallurgiques. On ne sait pas encore lequel de ces deux réseaux ferroviaires sera utilisé. Laissez-moi vous l'expliquer de cette façon. D'après ce que j'ai lu et vu, il semble que la ligne méridionale du BCR ne serait pas rentable. J'aimerais connaître votre opinion sur la question de l'accès au port.

**M. Scott:** La commission de développement portuaire a effectué une étude de rentabilité très approfondie pour savoir s'il valait mieux expédier le charbon de Sukunka au port de Prince Rupert ou plutôt l'expédier à Squamish et Britannia en utilisant le BCR, qui passe par les Basses terres. Nous avons conclu que sur le plan de l'environnement, les deux ports de Squamish et Prince Rupert s'équivalent. Sur le plan technologique, le chantier de Ridley Island pas plus que celui de Howe Sound, ne pose de problème. Il reste à savoir s'il serait rentable d'expédier du charbon de Sukunka jusqu'au port de Prince Rupert. Je me suis rendu à Vancouver et me suis entretenu avec les responsables de Sukunka. Je les ai rencontrés dans leur bureau et leur ai demandé pourquoi ils parlaient toujours de Squamish et de Britannia plutôt que de Prince Rupert. Voici ce qu'ils m'ont dit: que faites-vous des \$1.50 qu'il faut payer à la gare de triage de Prince George? Ils ont dit qu'il fallait payer \$1.50 par tonne pour passer du BCR au CN. Bien, à cause de ce \$1.50 par tonne, le charbon ne sera pas expédié par le port de Prince Rupert.

Nous avons convié le premier ministre M. Barrett, qui a demandé si nous allions faire une étude de la rentabilité du port de Prince Rupert par rapport à celle d'un itinéraire qui passerait par les Basses terres et le Howe Sound. Il a été immédiatement d'accord. Je crois qu'il en avait déjà discuté à Vancouver avec le premier ministre de l'époque, M. Davis et il a donné son accord pour qu'une telle étude soit entreprise. Je n'ai pas cette étude avec moi, mais les résultats ont montré qu'expédier le charbon de Sukunka destiné au Japon par le port du Prince Rupert revenait à \$1.00 de moins par tonne que de l'expédier par Britannia ou Squamish. En expédiant le charbon destiné à l'Europe par le Port du Prince Rupert plutôt que par les basses terres, cela représente une économie de 20c. à 25c. par tonne.

Il y a plusieurs raisons à cela. Tout d'abord l'inclinaison du BCR: Je crois qu'elle est de presque 2 alors qu'elle est de .4 pour aller à Prince Rupert. Nous avons la meilleure inclinaison dans toute la Côte ouest pour une ligne du Nord. La ligne du Nord du CN n'est utilisée qu'à 25 p. 100 de sa capacité, si bien qu'il n'y aurait aucun problème à l'utiliser pour les trains d'unités comme nous l'envisageons. Expédier du charbon à Squamish ou traverser les basses terres constitue une opération tout à fait différente; je pense qu'ils attacherait plutôt 2 ou 3 wagons à un train plutôt que d'utiliser des trains d'unités. Je ne pense pas que les trains d'unités puissent emprunter actuellement le BCR. Cette étude a révélé que, si le charbon empruntait la ligne principale du Nord du Canadien national et était expédié ailleurs qu'au nord de Prince Rupert, il

[Texte]

the province, because economically it is just not feasible to ship it anywhere else.

**Mr. Lee:** I am quite concerned about this for the very reasons you mention. Prince Rupert as a port involves not only the immediate surrounding area but also, as you say, northeastern and north-central British Columbia.

You mentioned Ridley Island. In your discussions with Neptune, the company which is tendering right now, are they thoroughly satisfied that it would be economical to use the port of Prince Rupert as a bulk-loading terminal for coal?

**Mr. Scott:** I do not think there is any doubt about it. Neptune feel this is the way northern coal has to go to get Sukunka coal and Utah coal on the northern mainline. I did mention McIntyre-Porcupine, which signed a basic agreement with the Japanese to ship 45.75 million tons of coal over a 15-year period through a facility to be built on Ridley Island. They stated at that time that if that coal had to go anywhere else, to Kitimat or to the lower mainland, the development would not go through; they were just so sure that this was the only place it could go.

Things like that. This is just not one incident. Continually, people talk about commodities, coal particularly, on the northern mainline of the CNR—there is just no other place that it can go, economically.

One thing we are afraid of, of course, is that Sukunka might sign a contract for a million tons a year. I think that might go to the lower mainland because it would not be economical. I think in the neighbourhood of four to five million tons a year is the amount required to make a facility on Ridley Island viable. But if Sukunka signed a contract for a million tons a year, they might say: "Oh, let us ship it to Neptune Terminals in Vancouver because we have not got enough coal to develop Prince Rupert". Then all of a sudden someone else signs another million-ton contract, and the same thing might happen. The first thing you know we have four or five one-million ton contracts from four or five different groups and it is all going to the lower mainland because they have signed long-term contracts to ship it to the lower mainland. Our feeling is that if there is a major coal development on the northern mainline, even though it might not be viable for the first two, three, four or five years until we get up to the four to five million ton range, the development on Ridley Island should go ahead.

**Mr. Lee:** One final question, Mr. Chairman, which I will do in a sort of two-step process. What other bulk commodities have you found may be able to flow outwards through the Port of Prince Rupert? I am thinking particularly of potash and sulphur. Have you looked at this aspect? Secondly, in view of the fact that we now have the Fairview Terminal—I understand the cost was \$25 million, to date anyway—what sort of incoming cargo do you expect will come through that facility? I understand that outgoing it will be used primarily for forest products.

[Interprétation]

valait autant renoncer à développer le nord de la région centrale de la province, dans la mesure où il n'est pas rentable de l'expédier ailleurs.

**M. Lee:** Ceci me préoccupe beaucoup pour les raisons mêmes que vous venez de mentionner. L'expansion du port de Prince Rupert ne met pas seulement en question les environs immédiats, mais également comme vous l'avez dit le nord-est et le centre-nord de la Colombie-Britannique.

Lors de vos discussions avec Neptune, la société qui soumet actuellement des offres, vous avez parlé de Ridley Island. Les responsables de cette société sont-ils convaincus qu'il serait plus rentable d'utiliser le port de Prince Rupert comme centre de chargement en gros du charbon?

**M. Scott:** Ceci est indéniable. La Société Neptune pense que c'est la seule chose à faire si l'on veut que le charbon de Sukunka et de l'Utah soit acheminé par la ligne du nord. J'ai également parlé de McIntyre-Porcupine. Cette société a signé avec le Japon un accord par lequel elle s'engage à expédier 45.75 millions de tonnes de charbon en 15 ans grâce à la construction d'un centre de chargement situé à Bidley Island. Elle a également dit à ce moment-là que, si le charbon était expédié ailleurs, à Kitimat ou dans les basses terres, la construction de ce centre ne pourrait avoir lieu; elle se demandait si c'était là le seul endroit où le charbon pouvait être expédié.

Et des tas de choses comme celles-ci. Ce n'est pas qu'un incident. On ne cesse de parler d'utiliser la ligne du nord du CN pour expédier des denrées, et du charbon en particulier. Il n'existe pas d'autres solutions rentables.

Nous craignons bien sûr que Sukunka signe un contrat l'engageant à expédier un million de tonnes par an. Ce charbon pourrait alors être expédié par les basses terres, car, pour que la construction d'un centre de chargement à Ridley Island soit rentable, il faut que le volume annuel des expéditions soient de 4 à 5 millions de tonnes. Si Sukunka s'engageait à expédier un million de tonnes par an, cette société pourrait très bien dire: «Permettez-nous d'expédier ce charbon par le terminal de la Société Neptune à Vancouver, car le volume de charbon que nous expédions n'est pas suffisant pour justifier l'aménagement du port de Prince Rupert.» Supposons qu'à ce moment-là quelqu'un d'autre signe un nouveau contrat d'un million de tonnes; la même situation peut se renouveler. Nous risquons donc d'avoir 4 ou 5 contrats d'un million de tonnes signés avec 4 ou 5 différents groupes. Tout ce charbon est donc expédié par les basses terres puisque des contrats à long terme ont été signés. Nous pensons qu'il ne faut pas renoncer au projet de Ridley Island, même si l'entreprise n'est pas rentable pendant les 2, 3, 4 ou 5 premières années, tant que nous n'aurons pas atteint les 4 ou 5 millions de tonnes par an.

**M. Lee:** Une dernière question monsieur le président, et je la poserai en deux temps. Quelles autres denrées en gros pourront selon vous être expédiées par le port de Prince Rupert? Je pense surtout à la potasse et au soufre. Avez-vous envisagé cet aspect du problème? Deuxièmement, étant donné que nous disposons maintenant du terminal de Fairview qui, à ce jour, a coûté environ 25 millions, quelles sont les denrées d'importation qui selon vous seront acheminées par là? Pour ce qui est de l'exportation, j'ai cru qu'il s'agirait essentiellement des produits de la forêt.



[Text]

Could you answer those two questions?

**Mr. Scott:** On your first question, we have had inquiries about sulphur and potash; every time there is some publicity about a development on Ridley Island or a major development in Prince Rupert, we get more inquiries. But we have not had the facilities to make our own studies. The Regional Office of the National Harbours Board could probably give you more information on that. But, there have certainly been inquiries in connection with sulphur and potash, and iron ore concentrate.

• 1625

At one time, they discussed the feasibility of shipping smaller quantities of coal through the Fairview Terminal, but I think the people in Prince Rupert would object most vehemently to any coal going on the Fairview Terminal. It is right next to a major fish plant, and even though there might not be any pollution, you cannot seem to convince people that coal does not pollute. Also, coal and lumber are not compatible, and I doubt if lumber people would want to ship lumber, even though Neptune Terminals, a few years ago, shipped 75,000 tons of wood chips over the same facilities where they were handling coal and salt, and everything else, with no pollution whatsoever.

We are looking mainly at export cargo on the Fairview Terminal. We have had inquiries from the Northwood people, but we have not been able to do any marketing yet because, what can you tell people? When is your facility going to be ready? We do not even know; we have not even called for tenders yet. So, we are leaving the marketing until we know when the tenders are in, and when the work is going to start, and when we will be able to handle ships. We certainly hope that business will build up, but it is not going to come immediately. We are looking at three, four or five years, before we build up to a viable operation on the Fairview Terminal. We are looking, probably by mid-1977, to the import of steel pipe. We have had inquiries from Japan and all over the west coast, about our facility being able to handle pipe for the gas pipeline or the Mackenzie River pipeline. They are talking even about storage on our site, but we do not want to store here, we do not want to tie it up with storage. But they are certainly showing a very great interest in handling imports of pipe.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lee. We have only ten minutes left, so I would ask the members to be very brief in their questions, please.

Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Thank you, Mr. Chairman. The question I have in mind, Mr. Scott, is on rail rates. Are the rail rates competitive into Prince Rupert, say, from the Prairies, as they are into Vancouver? Are they competitive with Vancouver?

**Mr. Scott:** Until a year ago, they were not competitive, and I do not think they are yet. The CNR can say, well, we are not concerned with rates into Prince Rupert, because you do not have any traffic and there is nothing to handle.

[Interpretation]

Pouvez-vous répondre à ces deux questions?

**M. Scott:** Pour répondre à votre première question, je dirais que nous avons effectué des études au sujet de la potasse et du soufre; dès qu'il est question d'une nouvelle installation à Ridley Island ou à Prince Rupert, nous entreprenons de nouvelles enquêtes. Nous n'avons pas pu effectuer nos propres études. Le bureau régional du Conseil des ports nationaux pourrait sans doute vous donner davantage de renseignement à ce sujet. Des études ont certainement été faites au sujet du soufre, de la potasse, et du concentré de minerai de fer.

A une époque, il a été question d'exporter des petites quantités de charbon par le terminal de Fairview, mais je crois que les responsables du port de Prince Rupert s'opposeraient très vivement à ce que du charbon soit acheminé par le terminal de Fairview. Ce terminal est situé près d'une importante conserverie de poisson, et il est difficile de convaincre les gens que le charbon ne pollue pas, même si c'est le cas. En outre, le charbon et le bois ne font pas bon ménage et je doute que les expéditeurs de bois acceptent d'expédier en même temps du charbon, même s'il y a quelques années, la société Neptune utilisait, pour expédier 75,000 tonnes de copeaux de bois, les mêmes installations que pour le charbon, le sel et tout le reste, sans provoquer la moindre pollution.

Nous envisageons essentiellement d'acheminer des marchandises d'exportation pour le terminal de Fairview. Les responsables de Northwood ont fait certaines études, mais nous n'avons pas encore fait d'opérations de commercialisation, car que pourrions-nous dire aux gens? Quand votre installation sera-t-elle prête? Nous ne savons même pas; nous n'avons pas encore fait d'appels d'offre. Nous laissons donc de côté les études de marché tant que nous ne savons pas quelles sont les offres, à quelle date les opérations commenceront, et quand nous pourrions procéder à des expéditions. Nous espérons que les affaires marcheront bien, mais cela ne se fera pas du jour au lendemain. Nous comptons qu'il nous faudra trois, quatre ou cinq ans avant de pouvoir utiliser le terminal de Fairview de façon rentable. Nous espérons pouvoir importer vers le milieu de 1977, des conduites métalliques. Le Japon, ainsi que de nombreuses sociétés de la côte ouest, nous ont demandé si nous pourrions expédier des conduites pour le gazoduc ou l'oléoduc du fleuve Mackenzie. Ils ont même demandé s'il serait possible d'entreposer sur notre chantier, mais nous ne voulons pas entreposer à cet endroit-là, mais il est évident que l'importation de conduites métalliques suscite un vif intérêt.

**Le président:** Merci, monsieur Lee. Il ne nous reste que dix minutes, je demanderai donc aux membres de ce Comité de répondre très brièvement.

Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Merci, monsieur le président. La question que j'aimerais vous poser, monsieur Scott, a trait aux tarifs ferroviaires. Les tarifs ferroviaires sont-ils aussi concurrentiels pour aller des Prairies à Prince Rupert qu'ils le sont pour se rendre à Vancouver? Ces tarifs sont-ils concurrentiels par rapport à ceux de Vancouver?

**M. Scott:** Jusqu'à il y a un an, ils n'étaient pas concurrentiels et je ne crois pas qu'ils le soient encore. Le Canadien National affirme que les tarifs pour se rendre à Prince Rupert ne l'intéressent pas, parce qu'il n'y a pas beaucoup

[Texte]

But the Northwood people have been after the Canadian National Railways, and they have been in here, and have showed me rates from Shalalth, from North Fraser, from Houston—all 400 to 500 miles away from here—in connection with lumber. At that time, it was just as cheap to ship lumber from Shalalth, which is about five hundred miles from Prince Rupert, to Vancouver, which is 850 miles. I told Mr. Harris, from Northwood, that I was going to raise some hell about it, and he went back to Prince George and told the CNR that the National Harbours Board were going to start doing something about the rates. Immediately, there were telexes flying back and forth, from Edmonton to Vancouver and everywhere else, saying that the rates had all been equalized, which is not good enough, of course. Since then, they have adjusted their rates again. But, of course, the people at Northwood want the best rate they can get; they are not satisfied with the rate yet. We have asked them what they think the rate should be, and we are prepared to go to bat for Northwood, if they are prepared to bring the lumber in for the Port of Prince Rupert. We have to be careful, of course, because the Port of Prince Rupert, even though it is closer to the Orient, is 196 miles farther from Edmonton than Vancouver. We cannot start saying, we have got to have a much better rate because it is less distance from Shalalth to Prince Rupert, than from Shalalth to Vancouver, and then start talking about their trying to get a better rate from Edmonton, you cannot have it both ways. It is going to cost more to bring it from Edmonton. That is one of the things we have to be very careful about. I think we have to use the fact that we have a much better grade, and under-utilization of our northern main lines, saying, you can get the material here quickly and you can get it out quickly, rather than concentrating on rates. Even though I feel the CNR is the key to the development of the Port of Prince Rupert.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Whittaker. Mr. Goodale.

• 1630

**Mr. Goodale:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Scott about the task force work of the Ministry of Transport and others, following upon the Scott Report about ports policy. It is, of course, proposed that Prince Rupert would be one of those 20-some ports in Canada that would qualify for a local port commission because of the importance of the port, its financial viability and the local interest that may exist in assumed responsibility for port operations and port affairs.

I wonder, as the Chairman of the Authority in Prince Rupert now, if you have formed any specific views with respect to the recommendations of what the prospects might be for Prince Rupert under the new proposed kind of administration with the local port commission here?

**Mr. Scott:** Of course, as Chairman I have been involved—the Chairman of the Port Authority is a peculiar animal. He is entirely different from the chairman of any other committee I have been involved in. He is related to the National Harbours Board and he has to get along with his port authority, that kind of thing, and the only thing we have done so far has been confidential, and as Port Authority Chairman you can only discuss it, you cannot show it, kind of thing.

[Interprétation]

de trafic et qu'il n'y a rien à transporter, mais les responsables de Northwood se sont adressés aux autorités du Canadien National; ils m'ont informé des tarifs en vigueur pour expédier du bois en provenance de Shalalth, de North Fraser, de Houston; ces localités se trouvent toutes à 400 ou 500 milles de distance d'ici. A cette époque, il était aussi économique d'expédier du bois de Shalalth à Prince Rupert, qui se trouve à 500 milles et à Vancouver, qui se trouve à 850 milles. J'ai dit à M. Harris de Northwood que j'allais faire un foin du diable à ce sujet. Il est retourné à Prince George et a averti le CN que les Ports nationaux allait prendre des mesures au sujet des tarifs. Immédiatement, on a pu assister à un échange de telex entre Edmonton et Vancouver et partout ailleurs disant que tous les tarifs avaient été uniformisés, ce qui est inadmissible évidemment. Ils ont réajusté leurs tarifs depuis, mais, bien sûr, les gens de Northwood veulent obtenir les meilleurs tarifs possibles; ils ne sont pas encore contents des tarifs actuels. Nous leur avons demandé quels tarifs ils souhaitaient et nous sommes prêts à faire ce qu'il faudra pour que Northwood expédie son bois par le port de Prince Rupert. Nous devons, bien sûr, être prudents car, même s'il est situé plus à l'est, le port de Prince Rupert se trouve à 196 milles de plus qu'Edmonton que Vancouver. Nous ne pouvons pas exiger un meilleur tarif sous prétexte que la distance est moins grande entre Shalalth et Prince Rupert, entre Shalalth et Vancouver tandis qu'eux tenteront d'obtenir un meilleur tarif à partir d'Edmonton. Il est impossible de gagner sur les deux tableaux. Il sera plus coûteux de les faire venir d'Edmonton. C'est une des choses au sujet desquelles nous devons être prudents. Nous devons nous fonder sur le fait que notre inclinaison est bien meilleure et que nos réseaux ferroviaires dans le Nord ne sont pas utilisés à plein. Au lieu de s'attacher aux tarifs, nous devons montrer qu'ici, il est plus facile d'obtenir et d'expédier du matériel. Même si selon moi le CN est l'élément clé du développement du port de Prince Rupert.

**Le président:** Merci monsieur Whittaker. Monsieur Goodale.

**M. Goodale:** Monsieur le président, j'aimerais poser des questions à M. Scott au sujet des travaux du groupe d'étude du ministère des Transports et autres, donnant suite au rapport Scott sur la politique portuaire. Il a été proposé que le port de Prince Rupert soit l'un des 20 ports canadiens qui bénéficient d'une commission portuaire locale, en raison de l'importance du port, de sa rentabilité, et de l'intérêt que représente à l'échelon local la responsabilité des affaires et des opérations portuaires.

En tant que président de l'administration portuaire de Prince Rupert, je me demande si vous avez des opinions précises au sujet de l'avenir de l'administration de Prince Rupert lorsqu'une commission portuaire locale aura été créée?

**M. Scott:** En tant que président j'ai bien sûr participé... Le président de l'administration portuaire est une créature curieuse. Il n'a rien de commun avec les autres présidents des comités Sauxquels j'ai assisté. Il est en rapport avec le Conseil des ports nationaux et il est responsable de l'administration de son port. Tout ce que nous avons fait pour le moment est confidentiel, et en ma qualité de président de l'administration portuaire, je peux en discuter sans pouvoir révéler l'objet de notre étude.



[Text]

I have been involved in every meeting of Ports Canada in connection with the legislation. At the last meeting of the Port Authority on April 26 I made a motion that we agree in principle to the recommendations of the task force, with two major and two minor exceptions. The two major exceptions to the task force recommendations I feel were probably a compromise by the Chairman of the Task Force, who was the Chairman of the Quebec City Port Authority, by the way, and was acting as our spokesman prior to being appointed as Chairman. Some of the Port Authority Chairmen thought he had gone too far one way and another, but my feeling is that he got a compromise with all the different people that he was working with. I would say that in principle I am in agreement with the draft legislation presented, with probably those two major areas that they have put forward now to the task force on which they feel there is some disagreement. The others are certainly minor and I think they can be ironed out.

I would be quite happy with the legislation and I think the Port of Prince Rupert would probably get a little more enthusiasm. As I say, we have only been in operation since June 1 last year. We were appointed for a one-year term. We were the last port in Canada to get a port authority, so it is difficult to build up any enthusiasm the way we operate as a consultative group, and we have nothing to administer. The Fairview terminal, we have tunnel vision on that thing trying to get it operating. But I think the new legislation is going in the right direction, just how far it goes I am not prepared to say because I have not been involved in the port operation to the extent that other port authority chairmen have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Goodale. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I appreciate the historical recitation the witness has given us . . .

. . . Equipment failure.

**Mr. Benjamin:** I would suggest maybe drop them if the wharf.

• 1635

**The Chairman:** Order! Order, please! Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCain, you will be the last questioner.

**Mr. McCain:** I will point out one question. Mr. Skoreyko has one, too.

**The Chairman:** If you have time, sir.

**Mr. McCain:** Do you not think part of the problem connected with the development of this port as a port was that you cannot show immediate profit and that that was the policy of government at that moment in time. Do you feel that that policy restricted the development of your port and perhaps other ports in Canada? I think you made it quite clear but I would just like to repeat it. Should ports in Canada with federal government supervision or ownership be contained within the limits of profits that this country needs to develop as we think it should?

[Interpretation]

J'ai participé à toutes les réunions de Ports Canada au sujet des mesures législatives. Lors de la dernière réunion de l'administration portuaire, le 26 avril dernier, j'ai proposé une motion disant que nous acceptions en principe les recommandations du groupe d'étude, à quatre exceptions près, deux d'importance majeure et deux de moindre importance. Les deux exceptions majeures ont fait l'objet d'un compromis avec le président du groupe d'étude, qui était également le président de l'administration portuaire de la ville de Québec et avait été notre porte-parole avant d'être nommé président. Certains présidents de l'administration portuaire ont pensé qu'il était allé trop loin dans un sens comme dans l'autre, mais j'ai plutôt l'impression qu'il en est arrivé à un compromis avec ses différents collaborateurs. Je dirai qu'en principe, je suis d'accord avec les projets de lois présentés. Je serai probablement d'accord avec les deux points de controverse qui ont été soumis au groupe de travail. Les autres points controversés sont de moindre importance et je pense qu'ils pourront être facilement résolus.

Je me félicite de ces nouveaux projets de lois et je pense que le port de Prince Rupert provoquera davantage d'enthousiasme. Comme je l'ai dit, nous ne sommes en place que depuis le 1<sup>er</sup> juin dernier. Nous avons été nommés pour un an. Nous avons été le dernier port au Canada à obtenir une administration portuaire, et il a été difficile de susciter de l'enthousiasme dans la mesure où nous opérons en tant que groupe consultatif sans avoir rien à administrer. Pour ce qui est du fonctionnement du terminal de Fairview, nous avons l'impression de nous trouver dans un tunnel, mais j'espère que la nouvelle loi nous mènera dans la bonne direction, jusqu'où je ne puis pas le dire, car j'ai moins participé que d'autres présidents de l'administration d'autres ports aux opérations portuaires.

**Le président:** Merci monsieur Goodale. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai beaucoup apprécié l'exposé historique que nous a présenté le témoin . . .

(Panne)

**M. Benjamin:** Je propose que nous les faisons passer par-dessus bord.

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît! Merci monsieur Benjamin. Monsieur McCain, vous êtes le dernier à interroger.

**M. McCain:** Je ne poserai qu'une question. M. Skoreyko en a une aussi.

**Le président:** Si vous avez le temps monsieur.

**M. McCain:** Ne pensez-vous pas qu'une partie du problème tient au fait que vous ne pouvez pas montrer un profit immédiat alors que c'était la politique du gouvernement à l'époque. Pensez-vous que cette politique a restreint le développement de votre port et peut-être d'autres ports au Canada? Je crois que vous nous l'avez dit très clairement, mais j'aimerais que vous le répétiez. Le développement des ports canadiens placés sous la surveillance du gouvernement fédéral ou lui appartenant doit-il s'inscrire dans les limites des profits dont le pays a besoin?

[Texte]

**Mr. Scott:** No. You see, the Port of Prince Rupert is not only for Prince Rupert or its very near area. We have our own hinterland right back as far as the prairie, as far as the line goes. Certainly, the Port of Prince Rupert is going to be of benefit to anyone along that line. If they are trying to get rid of a product, a manufactured product, a bulk product, a natural resource, the facilities in the Port of Prince Rupert are the catalyst that is going to make that development a viable development. Either we have to operate at a loss and that loss is to be picked up by, probably, the people of Canada until such time as we develop...

I do not think there is a port in the world that started off and operated at a profit. It is just impossible. To develop a country, if you are going to pick major ports, as has been said, presumably to be developed as national ports in the national interest, then the national government is going to have to subsidize them.

**Mr. McCain:** We feel that that policy has been detrimental to the development of the Atlantic seacoast ports. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** One brief question, Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. I just want to say, Mr. Scott, that what you have told us about the CNR sounds to me as though they should be told either to cook or get off the stove. But you also told us that there was 196 miles from here out to Vancouver. Would that be a factor in shipping grain as far as the Alberta Wheat Pool and the Saskatchewan Wheat Pool are concerned? Would that be a factor?

• 1645

**Mr. Scott:** I doubt it very much. I think the terminal rates are probably the same. As a matter of fact if grain is landed in Victoria that elevator is landing it at the same rate as it is in Vancouver and I think the general rates for the elevators are the same. I do not think the difference would be that much.

**Mr. Skoreyko:** The CNR controls the railway line into the Prairies but it is really up to the CNR to decide if and when the port is going to do any kind of business, is it not?

**Mr. Scott:** You can ask any person in Prince Rupert: what is the matter with the Port of Prince Rupert, why is it not developed? And if you know anything about it at all, they will blame the CNR. It is just automatic now.

**Mr. Skoreyko:** Perhaps the Chamber of Commerce could go to Vancouver to see about encouraging some of the distribution centres to move here. Once you become a distribution centre the CNR will haul your freight for you.

Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you Mr. Skoreyko. Mr. Whittaker.

**Mr. Whittaker:** Mr. Chairman, could I ask Mr. Scott if the CN pays taxes to Prince Rupert? We do?

[Interprétation]

**M. Scott:** Non. Le port de Prince Rupert ne sert pas seulement à la ville de Prince Rupert ou aux régions immédiates. Il y a également tout l'arrière-pays jusqu'aux Prairies, jusqu'au bout de la ligne de chemin de fer. Il est évident que le port de Prince Rupert sera une source de profits pour tous ceux qui se trouvent le long de cette ligne. Si nous voulons nous débarrasser d'un produit, d'un produit manufacturé, d'un produit en gros, d'une ressource naturelle, les installations du port de Prince Rupert sont un catalyseur qui garantira la rentabilité de ce genre d'entreprise. Sinon nous devrions fonctionner en pure perte et cette perte devra être épongée par l'ensemble de la population canadienne jusqu'à ce que nous ayons développé...

Je ne crois pas qu'il existe un seul port au monde qui ait été dès sa création une source de profits. C'est impossible. Si l'on veut développer un pays, et si l'on veut, comme il l'a été dit, faire des plus grands ports des ports nationaux dans l'intérêt de la nation, alors le gouvernement national doit leur accorder des subventions.

**M. McCain:** Nous avons l'impression que cette politique a causé du tort au développement des ports côtiers de l'Atlantique. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Une petite question, monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** D'après ce que vous nous avez dit au sujet du CN, j'ai l'impression que nous devrions leur dire de faire la cuisine ou alors de s'enlever du fourneau, mais vous nous avez également dit qu'il y avait 196 milles de plus d'ici jusqu'à Vancouver. Quelle importance cela a-t-il pour les expéditions de grain du Pool des blés de l'Alberta et de la Saskatchewan? Est-ce que cela change quelque chose?

**M. Scott:** J'en doute. Je crois que les tarifs d'arrivée sont probablement les mêmes. En fait, les tarifs des élévateurs qui descendent le blé sont les mêmes que ce soit à Vancouver ou à Victoria. Je ne crois pas que la différence soit tellement sensible.

**M. Skoreyko:** Le CN contrôle les lignes de chemin de fer qui vont dans les Prairies, mais c'est à lui de décider si le port pourra faire telle ou telle transaction commerciale et quand? N'est-ce pas?

**M. Scott:** Vous pouvez demander à qui que ce soit à Prince Rupert ce qui ne va pas au sujet du port, pourquoi il n'est pas développé? Au yeux de tout le monde, c'est le CN qui en est responsable. C'est presque automatique maintenant.

**M. Skoreyko:** La Chambre de commerce pourrait peut-être se rendre à Vancouver et encourager certains centres de distribution à s'installer à Prince Rupert. Dès qu'un centre de distribution est constitué, le CN transportera votre cargaison.

Merci beaucoup monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Skoreyko. Monsieur Whittaker.

**M. Whittaker:** Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Scott si le CN verse des taxes à la ville de Prince Rupert? Nous le faisons n'est-ce pas?









WITNESS(ES)—TÉMOIN(S)

*From the Prince Rupert Grain Co-ordination Committee:*

Mayor Peter Lester;

Dr. Wm. Hick, Chairman.

*From the Prince Rupert Rescue 15:*

Mr. Martin Lloyd Holt, President.

*From the Prince Rupert Visitors Bureau:*

Mr. Archie Gordon, Chairman.

*From the Prince Rupert Port Authority:*

Mr. Joseph Scott, Chairman.

*Du Prince Rupert Grain Co-ordination Committee:*

Le maire Peter Lester;

M. Wm. Hick, président.

*Du Prince Rupert Rescue 15:*

M. Martin Lloyd Holt, président:

*Du Prince Rupert Visitor Bureau:*

M. Archie Gordon, président.

*De la Prince Rupert Port Authority:*

M. Joseph Scott, président.

HOUSE OF COMMONS

First Session

Thirtieth Parliament, 1974-76

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la

trentième législature, 1974-76

---

*Standing Committee on*

*Comité permanent des*

# **Transport and Communications**

# **Transports et des communications**

---

## **Index**

---

Issues Nos.

1 to 60

Organization meeting:

Wednesday, October 9, 1974

Last meeting:

Friday, May 21, 1976

Fascicules n<sup>os</sup>

1 à 60

Séance d'organisation:

Le mercredi 9 octobre 1974

Dernière réunion:

Le vendredi 21 mai 1976



Published under authority of the Speaker of the  
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

---

Available from Printing and Publishing, Supply and  
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre  
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

---

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services  
Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

## CANADA

## HOUSE OF COMMONS

Standing Committee on Transport and Communications

1st Session, 30th Parliament, 1974-76

## INDEX

**AIB**
*See*

Anti-Inflation Board

**Abandoned Railway Lines Conservation Advisory Authority Act**
*See*

Bill C-341

**Abbott, L. K., Atlantic Region Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**

Bill C-61 30:21-3, 27

**Advertising**
*See*

Broadcasting

**Air Canada**

Airtransit, subsidiary 39:7

Capitalization 18:27

CNR ownership 18:34

Competition domestic 27:17

Contract 13:25-7, 35-6

CTC authority 24:41

Director, appointment 27:18

Employee guidelines 12:22-3

EPA competition 53:6-8

Havana-Montreal flight 41:19-20

Inquiry 12:23-4

Costs 41:7

Lethbridge-Calgary Service 24:14, 16

MOT service requests 41:17-8

Quebec-New York flight 52:9-10

Rate increase 18:9-10, 17-8

Service offered 18:27-8

Subsidization 21:34

Western Canada flights, load factor 52:10

Winnipeg hangar 11:23

**Air Canada Act**

Changes 48:9

**Air Transportation**

Air Traffic Control

Bilingual communications

Report 16:7-8

Safety assurance 49:18-22, 25-7

Spicer, Keith, quote 49:18

Equipment 15:11

Cattle, feasibility 20:68-9

## CANADA

## CHAMBRE DES COMMUNES

Comité permanent des Transports et des Communications

1<sup>re</sup> Session, 30<sup>e</sup> législature, 1974-76

## INDEX

**ACN**
*Voir*

Association canadienne de normalisation

**ATAI**
*Voir*

Association de transport aérien international

**Abbott, M. L. K., Vice-président région atlantique, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés**

Expédition marchandises par mer, répartition 30:21

**Aciérie**

Construction, choix site, facteurs 43:24

**ADAC, Projet-pilote**

Appareil

Bruit 39:7

Choix 39:7, 27

Guidage d'atterrissage à ondes ultra-courtes, système 39:13

Navigation, système 39:13

Propulsion, mode 39:18-9

Aspects financiers

Coûts et revenus 14:11; 21:25; 39:10-1, 14, 21, 33; 41:9

Dépenses d'exploitation 39:8

Financement 39:8, 16-7

Investissements 39:8

Calendrier 39:7

Cessation service 39:7, 12; 51:18-9

Exploitation, Société Airtransit 39:7

Gestion 39:4

Objectifs 39:6, 27

Origines 39:5

Public, réaction 39:11

Résultats 39:11-2, 32; 51:18-9

Analyse 39:18; 51:26

Techniques 39:8-9

Taux d'occupation 39:21; 51:19

Usagers

Caractéristiques 39:9, 14, 19-20, 33

Employés du gouvernement 39:19-20

Exigences 39:9-10

Nombre 39:9, 14

*Voir aussi*

Airtransit

**ADAC, système**

Aéroports 24:15; 39:22-3, 29; 51:13



Freight 18:26-7  
 International civil aviation negotiations 15:7  
 Long/short-hauls  
   Energy consumption 42:12-3  
   Western provinces 48:30-1  
 Losses incurred, Ottawa-Montreal-Toronto 41:12  
 Navigational aids  
   Expenditures 2:31-2  
   Northern Canada 15:11  
 Passenger traffic growth rate 15:7; 16:14; 39:5; 48:23  
 U.S.-Canada bilateral flight agreement 41:20  
   *See also*  
 Canadian Transport Commission  
*Inter-City Passenger Movement in Canada, Interim Report on*  
 International Air Transport Association  
 Pacific Western Airlines  
 Short Take-Off and Landing Project

## Airlines

Charter carriers  
   Failures 6:14  
   IATA membership 6:7-8, 10-1  
   Negotiations, scheduled carriers 6:10  
   Traffic percentage 6:6-7  
 Competition 6:9-10; 18:32  
   Charter-Schedule carriers 6:11, 15-6  
 Cross-subsidized 24:41  
 CTC  
   Atlantic provinces hearings 52:26-8  
   Rate increase policy 18:9-10  
 Eastern Provincial Airlines  
   Air Canada competition 53:6-8  
   Dash-7 aircraft 39:32  
   Newfoundland application 53:22  
   Routes, newly granted 52:27  
   Subsidies 52:21  
 Foreign carriers  
   CTC jurisdiction 52:30  
   Frontier Airlines, service 53:12-3  
   Western Airlines, service 52:30-1  
 Licenced carriers  
   CTC recommendations 18:25; 52:27-8  
   Number 18:11  
 Miksoo Aviation Ltd. 49:13  
 NorCanAir, Regina-Minot Service 53:12-3  
 Nordair  
   Ice reconnaissance contracts 41:16-7  
   Toronto-Montreal-Ottawa service 53:10-1  
 Norontair 18:12  
 Quebecair  
   Gaspé-Montreal rates 2:27; 4:46-7  
   Subsidies 52:21  
 Rates 21:28-9, 90  
   Increases, collusion 18:31-2  
 Regional carriers 18:15-6  
   CTC study 52:21-2  
   Government policy 53:6-8  
   International competition 27:17  
   Saskatchewan-Alberta 49:12-3

Avantage principal 39:9, 16  
 Caractéristiques 21:24, 138; 39:5-6  
 Carburants, consommation 39:24, 28, 33; 42:12-3  
 Conseil du Trésor, étude 39:17, 34  
 Construction, subventions à Société de Havilland 51:12-3  
 DASH-7, utilisation 39:14, 16, 27, 35; 53:10  
 Demandes, examen CCT 53:24  
 Impact sur autres modes de transport 39:17-8  
 Liaisons en étoile 24:22-3; 39:13, 22, 24-5  
 Marché 27:24; 39:30, 31  
 Nordair, demande, position CCT 53:10-1  
 Pistes d'atterrissage 39:14-5  
 Régions éloignées 39:14  
 Règlements de fonctionnement 39:15  
 Terre-Neuve, demande *Eastern Provincial* 53:22  
 Toronto, saturation aéroport, solution 51:12-3, 19-20  
 Trafic nécessaire 39:22  
 Trains LRC, concurrence 39:15-6, 23-4, 27-8; 51:24  
 Usagers 51:25, 29  
 Utilisation, popularité 21:24-5, 138; 27:23-4; 48:10-1; 51:13, 18, 25  
   *Voir aussi*  
 Airtransit

## Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

Budget, répartition 58:4-8  
 Budget dépenses 1975-76, dépenses en capital 17:16  
 Budget dépenses 1976-77, crédits 115, 120 58:4-25  
 Canaux confiés 17:8  
 Compétition avec CN, CP 17:16  
 Dépenses exploitation, entretien, administration 58:6, 14  
 Main-d'œuvre, diminution 58:7, 14  
 Marchés denrées, étude tendances, projections 58:5  
 Recommandations au ministre des Transports 17:10-1  
 Relations avec E.-U. 17:16  
   *Voir aussi*  
 Transports, Ministère

## Administration de pilotage de l'Atlantique

Activités, étendue 55:5  
 Appels offres, manuel procédures 55:30-1  
 Bateau-pilote, équipement électronique, coût, utilité pour recherche et sauvetage 55:7-8, 18-9  
 Budget dépenses 1976-77, crédit 65—Paiement 55:4-37  
 Centralisation administrations, avantages, inconvénients 55:4-5, 10-2  
 Composition, organigramme 55:31-2  
 Employés permanents, pilotes sous contrat  
   Nombre, répartition 55:31  
   Relations, comparaison autres administrations, avantages 55:10-2  
 Parité salariale dans différents ports 55:17  
 Pilotes  
   Nombre, taux roulement 55:22  
   Qualifications, formation, honoraires, conditions travail, disparités 55:11-3, 17-8, 21-2  
 Port Saint-Jean, N.-B., coûts fonctionnement, accès, tarifs 55:15-6, 20-1  
 Ports, accès, rentabilité, concurrence américaine 55:14-7  
 Quai Dalhousie, profondeur, emplacement, sécurité 55:32-7

Subsidies 52:21  
 Route compensation 52:22  
 Skywest Ltd. 27:15-6, 28-9; 48:32; 49:10-1  
   Air Transport Commission ruling 53:12  
 Transair 49:11-2  
   Brandon-Toronto application 13:25; 53:8  
 Wardair 6:11  
*See also*  
 Pacific Western Airlines Ltd.

## Airports

Calgary International, Alta. 15:10  
 Cap-Chat, Que. 2:26  
 Car rentals 27:30, 33-4  
 Charlo, N.B., expansion 49:15  
 Edmonton International, Alta.  
   Industrial, taxation 2:12-3; 11:14-5  
   Parking enlargements 2:33-4  
   Satellite 2:12  
   Security operations 2:34; 11:14  
   Traffic growth 15:10  
 Expenditures 27:22  
 Facilities  
   Funding, NWT, Western Canada 2:11-2, 31-2  
   Improvements 15:9-10  
 Land zoning 2:34-5; 51:26-7  
 Mirabel, Que.  
   Bus service 15:9-10  
   Costs 51:14  
   Freight traffic 12:4-5  
   Inconveniences 51:26-7  
   Land costs 11:19  
 Noise control 15:11  
 Northern Canada, facilities 28:7-9, 13  
 Remote areas, subsidies 53:21  
 Revolving fund 12:24-5; 21:26; 41:16; 42:4  
 St. John's, Nfld. 12:9-12  
 Security checks 11:7-8; 15:7; 41:14-5  
 Toronto Internationals  
   Malton (No. 1) 15:12  
     Expansion 51:8-9  
     Mirabel rail link 51:12-3  
     Relief to residents 51:11-2  
     Short-haul flights 51:12-3  
     Traffic 51:10-1  
   Pickering (No. 2)  
     Airport Inquiry Commission 2:21-2  
     Construction, RCMP facilities 16:17-8  
     Expenditures 1976-77 51:9-10  
     Facilities 15:12  
     Land costs 11:19-20; 51:10  
     Necessity 21:39-40  
     Runways 2:21  
     Taxi regulation 2:20-1  
     Walkways 2:20; 51:9  
 Toronto Island, commercial use 42:5-6; 51:19-20, 25, 29-30, 32  
 Transport Ministry, number 48:23-4  
 User charges, increase 41:12-4, 18-9; 48:12; 49:15-8  
   Anti-Inflation Board regulations 42:17-8

Revenus, sources, utilisation 55:6-8  
 Rôle 55:32-4  
 Tarifs  
   Bateaux pêche, coûts pour recours services 55:8-9, 15  
   Concurrence américaine 55:17  
   Différences selon ports et administrations 55:20  
   Établissement, méthode 55:9, 15  
   Hausse, rentabilité, décision Commission anti-inflation, CCT 55:5-6, 14-5

## Administration de pilotage des Grands Lacs

Activités, nature, description, rôle 56:6-8, 13-4  
 Budget dépenses 1976-77, crédit 90—Paiement 56:4-21  
 Centralisation, avantages 56:6-7, 10-1, 15-6  
 Limite 200 milles, implications 56:19  
 Navires canadiens, exploitation, pilotes indépendants, exemptions 56:11-3  
 Pilotes  
   Comparaisons avec pilotes États-Unis 56:15-6  
   Compétence, qualifications, transfert districts 56:18  
   Emploi dans ports américains, répartition trafic 56:19-20  
   Salaires, différences selon districts 56:17  
   Sous contrats, employés différences selon districts, conditions travail 56:14-6  
 Pilotes, capitaines, certificats accréditation 56:12-3, 16  
 Port Churchill, situation 56:13-4, 19  
 Rentabilité, élimination déficit, prévisions 56:5, 11  
 Sécurité, responsables 56:18  
 Tarifs  
   Frais pilotage, formule imposition, disparités régionales 56:5-6  
   Hausse, décision CCT, Commission anti-inflation 56:4-5, 9  
   Suppression tarifs à l'Est, effets pour employés 56:20  
 Trajets côtiers, exigences, coûts 56:17

## Administration de pilotage des Laurentides

Activités, étendue juridiction, fonctionnement 55:23, 25, 28-9  
 Canal nord, sud, dragage, utilité, impression pilotes 55:24-5  
 Centralisation, avantages, inconvénients, position 55:23-4, 27-8  
 Certificats pilotages, capitaines, officiers canadiens 2:29-30  
 Conditions travail, comparaison différentes administrations, heures, congés 55:27, 29-30  
 Districts de pilotage obligatoire 55:26  
 Frais d'administration 2:30-1  
*Lee Clif Hall*, épave, renflouage 55:30  
 Pilotes, capitaines, bilinguisme 2:7, 8  
 Pilotes sous contrat, permanents, nombre, association, relations 55:23, 26-8  
 Rentabilité 55:23  
 Tarifs  
   Disparités selon districts, distance 55:25-6  
   Hausse, décision CCT, Commission anti-inflation 55:24

## Administration de pilotage du Pacifique

Budget dépenses 1975-76, approbation omise, avances fonds 57:11, 16  
 Budget dépenses 1976-77, crédit 110—Paiement 57:4-23



Operating losses, recovery 48:24-5  
Vancouver International, B.C. 15:10

## **Airtransit**

*See*  
Short Take-Off and Landing Project

## **Alberta, Province**

Coal policy 38:20; 43:7  
PWA purchase 4:11-2; 51:7-8

## **Alexander, Lincoln M., M.P. (Hamilton West)**

Main Estimates 1976-77—Transport-Great Lakes Pilotage Authority 56:9-10

## **Alkenbrack, A. Douglas, M.P. (Frontenac-Lennox and Addington)**

Main Estimates 1976-77—Transport  
Canadian Transport Commission 52:14-6; 53:4-5, 14

## **Anderson, Hugh A., M.P. (Comox-Alberni)**

Bill C-61 31:13-6, 20-3; 32:18-20; 35:13  
Bill S-11 5:11-3, 17, 23-4  
Documents relating to transportation in Canada 43:11, 13

## **Anderson, Hugh A., M.P. (Comox-Alberni), Sponsor of Bill**

Bill S-11  
Discussion 5:11-3, 24  
Statement 5:7

## **Anderson, W. G., Director, Planning and Programming, Arctic Transportation Agency, Transport Ministry**

Whitehorse-Skagway highway 28:19-20

## **Anti-Inflation Board**

Fee increases  
Atlantic Pilotage Authority 55:6, 14  
CTC enforcement 54:12-3  
Great Lakes Pilotage Authority 56:4-5  
Laurentian Pilotage Authority 55:24  
Pacific Pilotage Authority 57:4-5

## **Arctic Transportation**

*See*  
Northern Transportation

## **Arctic Waters Pollution Prevention Act**

Maritime code, relationship 29:26; 37:12, 16-7  
Section 13(1)—Definition of "ship" 36:10-3, 15-7, 22-3

## **Atlantic Pilotage Authority**

Background 55:31  
Board members 55:32  
Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:5  
Estimates, Main, 1976-77 55:4  
Fee increases 55:5, 8-9, 14-5  
Anti-Inflation Board ruling 55:6, 14  
User-pay concept 55:6  
Pilot boat  
Equipment costs 55:7-8

Centralisation, avantages, inconvénients 57:5-6  
Chalutiers étrangers, taux, subventions 57:20-1  
Comptabilité, vérification Auditeur général 57:15-6, 18-9  
Dépenses, prévisions, hausse 57:8-12, 15-6  
Navires, équipement, achat, utilisation pour recherche et sauvetage 57:13-4, 18-20

## **Pilotes**

Côtières, de rivière, différences travail 57:7-8  
Navires canadiens, étrangers, proportion, coûts 57:20-2  
Remorquage côtier, exigences, concurrence 57:11, 15, 22-3  
Salaires, conditions travail, différences, hausses 57:4-5, 7-10, 14-5, 22  
Sous contrat, employés, nombre, différences travail, traitement 57:5-8, 14, 22  
Territoire couvert, contrôle trafic 57:17  
Rentabilité, excédents, déficits 57:11-2, 15-6  
Tarifs  
Hausse, décisions CCT, Comité transport par eau, Commission lutte inflation 57:4-5, 10, 17  
Méthode calcul 57:14-5, 20-1

## **Administration du pont Fort-Falls, Loi modifiant la Loi**

*Voir*  
Bill C-367

## **Administrations de pilotage**

Centralisation, avantages, inconvénients 55:4-5, 10-2, 23-4, 27-8; 56:6-7, 10-1, 15-6; 57:5-6  
Employés, pilotes sous contrats, relations, avantages 55:10-2  
Frais d'exploitation 2:30  
Pilotes  
Formation, qualifications, conditions travail, disparités 55:12-3, 17-9  
Honoraires, différences côtes est et ouest 2:30-1; 55:11-3, 17  
Rentabilité 55:14  
Tarifs, différences selon ports et administrations 55:19-20

## **Aéroglosses**

Utilisation comme brise-glace 17:20

## **Aéroports**

Accès, correspondances, difficultés 51:26-7  
Compte d'avance fonds roulement dépôts 41:5, 16; 42:4-5  
Contrôleurs aériens, langue utilisée 16:7-8; 49:18-22, 25-7  
Droits atterrissage et décollage, hausse pour petits avions 48:12; 49:15-7  
Frais, recouvrement 41:18-9; 48:24  
Inspections de sécurité, coût 41:14-5  
Location voitures, services de taxis 27:30  
Municipaux, subvention 15:10  
Ouest, T.N.-O., programme financement 2:11-2, 31-2  
Possessions min. Transports, nombre, coûts exploitation 48:23-4  
Programme du min. Affaires indiennes et du Nord canadien sur aéroports éloignés 28:7-8  
Programme d'amélioration des installations aéroportuaires, réalisations 15:9-10  
Projets investissement 49:15

Search, rescue capabilities 55:18-9

Pilots 55:31-2

Halifax, N.S. 55:20-1

Number 55:22

Prince Edward Island 55:22

Saint John, N.B. 55:15-6, 20-1

Training requirements 55:21-2

Port drafts, depth decision 55:32-4

Subsidies 55:6-7

Tendering, conflict of interest bylaws 55:30-1

Wage parity 55:17-8

*See also*

Pilotage Authorities

### **Atlantic Provinces Transportation Commission**

Background 32:4, 13-4

Bill C-61, statement 32:4-11

### **Automobile Transportation**

Accidents 44:7

Chevrolets, defective 46:23

Inter-city 21:26-7, 38-9, 87-8; 40:8

Urban, energy efficiency 40:8, 12; 42:13

*See also*

Bill S-8

Tires

### **BCR**

*See*

Railways. British Columbia Railway

### **Bailly, Captain Paul, Chairman, Laurentian Pilotage Authority**

Estimates, Main, 1976-77 55:23-30

### **Bain, B., Past President, Yellowhead Interprovincial Highway Association**

Transportation policy

Discussion 33:7-26

Statement 33:4-6

### **Baker, George, M.P. (Gander-Twillingate)**

Documents relating to transportation in Canada 26:22, 27-8

### **Baldwin, John, Transportation Task Force, Transport Ministry**

*Inter-city Passenger Movement in Canada*

*Interim Report on*, brief 21:10-34, 38-44

### **Banks Report**

*See*

Roadbed cost and cost-relief options for Canada's contiguous Railway; a report to Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Mar. 14, 1975.

### **Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Ministry**

Fuel increases, effect 12:5

Redevances pour utilisation 41:12-4; 48:12; 49:15-7

Rôle, fonctions 48:24

Sécurité

Accords de protection 11:8

Dépenses, coût 11:7-8

Installations spéciales, aéroports couverts 11:8; 15:7

Sécurité aérienne

Communications bilingues, déclaration M. Keith Spicer et autres, enquête, incidents 49:18-22, 25-7

Politique 28:24-6

Trafic aérien, passagers, hausses 48:23, 25

Zonage, règlements 51:26-7

*Voir aussi*

Villes diverses

### **Agences gouvernementales**

Pouvoirs réglementation 4:6

### **Air Canada**

Comparution devant Comité 27:27-8; 29:30; 32:30-2

Concurrence 27:17

Contrat avec gouvernement 13:25-6, 27, 35-6

Enquête 41:7

Hangar, construction à Winnipeg 11:23

Liaisons courtes distances 18:16

Ligne aérienne vers Cuba 41:19

Lignes directrices concernant employés 12:22-3

Location appartements, villas à la Barbade, enquête 12:23-4

Maritimes, concurrence transporteurs régionaux 53:6-7

Nouvelle loi 27:15; 41:8

Opérations, principes de base 27:17

Ouest, services régionaux, améliorations, études 49:11

Parcours Québec-New York, suppression 52:9-10

Président, nomination 27:18

Profits sur investissements 18:27

Propriété 18:34-5

Service polaire de Ouest vers Europe, taux occupation, plaintes, rentabilité 52:10

Services demandés par gouvernement 41:17-8

Yarmouth-Halifax, circuit direct 12:18

### **Airtransit**

Activités, début 15:7

Clients, répartition 14:12

Frais de soutien 11:20; 14:11-2; 27:23

Liaison Ottawa-Montréal, interruption, effets 51:18-9

Matériel 39:19, 32

Passagers, nombre prévu 15:7

Service, avenir 39:19, 20, 32

Statut 39:7

*Voir aussi*

ADAC, Projet-pilote

### **Alberta, Province**

Charbon, exportation 43:7

PWA, achat 4:11, 12, 48

Télédistributeurs, traitement 3:23



**Bayda Report***See*

Investigation on Port of Vancouver Problems

**B.C. Chamber of Shipping**

Bill C-61 hearings 59:84-5

Marine transportation, statement 59:75-6

**B.C. Council of Marine Carriers**

Background 59:91

North Sea drilling platform operations 59:95-6

**Bell Canada**

Cost situation, unavailable 3:13

CTC examination, terms of reference 4:29

Federal jurisdiction 3:12

Profitability 4:10

Rate increases

Pay call exemptions 13:32-3

Quebec Communications Minister, quote 4:9-10

Social, economic aspects 4:9-10

Veto, CTC decision 4:8

Regulators, CTC-CRTC merger 3:12-3

**Benjamin, Les, M.P. (Regina-Lake Centre)**

Bill C-48 10:9-13, 17, 37, 41-3, 46-8

Bill S-8 44:15-8, 21, 24-5; 46:7-8

Documents relating to transportation in Canada 24:10, 32-7;  
25:16-7, 23-4; 26: 5, 16, 20-2, 26; 38:14; 39:15, 25-9, 34;  
43:5-8, 24-8, 32-3Main Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission  
4:19-22, 43-6Main Estimates 1975-76—Transport—Canadian Transport  
Commission 20:5, 25-30, 35, 74

Main Estimates 1976-77—Transport 48:34-7

Transportation Policy in Canada 59:11-2, 15-6, 48-9, 71-3;  
60:9-10, 25, 40, 46**Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission**Bill C-48 9:5-11, 14-7, 20, 22-5, 31-3; 10:9-14, 21, 26, 32-3,  
36-7

Estimates, Main, 1974-75 4:5-48

Estimates, Supplementary (D), 1974-75

Discussion 13:6-36

Statement 13:5-6

Estimates, Main, 1975-76 18:4-37

Estimates, Main, 1976-77 52:4-33; 53:4-24; 54:4-23

**Bermuda**

CP Steamships Ltd, registry 31:5

**Bernier Report***See*

Royal Commission on Pilotage, 1970

**Bill C-5, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act**

CTC, CRTC merger arrangements 3:16, 18

**Alexander, Lincoln M., député (Hamilton Ouest)**

Budget principal 1976-77—Transports

Administration de pilotage des Grands Lacs 56:9-10

**Alkenbrack, A. Douglas, député (Frontenac-Lennox et Addington)**

Budget principal 1976-77—Transports

Commission canadienne des Transports 52:14-6; 53:4-5,  
14**Allemagne de l'Ouest**

Minerai venant de Arctique, intérêt 27:20-1

**Anderson, Hugh A., député (Comox-Alberni)**

Bill C-61 31:15-6, 20-3; 32:18-20; 35:13

Bill S-11 5:11-3, 17, 23-4

Documents ayant trait aux transports au Canada 43:11, 13

**Anderson, M. Hugh, Député, Parrain du bill S-11**

Discussion 5:7, 11-3, 17, 23-4

Exposé 5:7

**Anderson, M. W. G., Directeur, Planification et programmation, Agence des transports dans l'Arctique**

Route Whitehorse-Skagway 28:19-20

**Anglo-Canadian Telephone**

Actionnaire principal 5:13

**Arctique**

Exploitation, temps prévu 28:23

Forage au large des côtes, exigences portuaires 28:10-1

Minerai

Exploitation, avantages pour Canada 28:22-3; 31:5

Transport 27:20-1; 28:22-3; 30:46, 47; 31:5

Pétrole et gaz

Transport, mode 28:20, 21; 40:11

Transport ferroviaire 28:13

Ravitaillement 15:7-8; 28:6-7

Souveraineté canadienne 34:27-8

Transports maritimes

Brise-glace 12:6, 7; 26:8, 10

VCA voyageur 15:8

Marins, recrutement 12:6, 7

Navires

Conception 30:50

Étrangers, accès 27:20, 21; 28:22; 29:8, 9, 25-6, 28-9,

30; 30:34-5, 47; 31:10-1; 36:10-8

Taille idéale 30:48

Saison de navigation, durée 28:15; 31:6

(par) Sous-marins 30:51

Technologie, développement 30:46-7

*Voir aussi*

Nord canadien

**Ashcroft-Clinton, C.-B.**

Voie ferrée de traverse 43:18-20, 25-8

**Association automobile du Canada**

Bill S-8, position 45:16-22

Composition, membres 45:16, 19

# **Bill C-27 (2nd Session, 29th Parliament)**

*See*

Railway Relocation and Crossing Act

# **Bill C-48, An Act to amend the Railway Act**

Discussion

Clause 2-(331.1(1))—Request for information 10:36-8, 41-6

Clause 2-(331.1(2))—Release to provinces 9:15-6, 19; 10:28, 48

Clause 2-(331.2)—Minister's request 10:29, 46-8

Clause 2-(331.3(1)) 10:46-8

Clause 2-(331.3(2))—Exception 9:26; 10:29

Clause 2-(331.3(3))—Use of information in proceedings 9:19

Clause 2-(331.4)—Company to comply 9:17

Marchand, Hon. Jean, Minister, brief 9:5-6

Provincial reaction 9:8

Purpose 9:5-6, 27-8; 10:17-8, 29

Reported to House without amendment 10:3, 50

# **Bill C-61, Maritime Code Act**

Amendments

Clause 3—Definitions 34:3-4, 14-7; 38:3

Clause 6(2)—New application for registration in certain cases 34:4, 18; 38:3

Clause 8(2)—“Canadian ship” 34:5, 20-1; 38:3-4

Clause 8(3)—“Coasting trade of Canada” 34:5-6, 21, 26-7; 38:4

Clause 8(4)—Exception 34:6, 28; 38:4

Clause 9(1)—Deemed importation into Canada 34:4, 19-20; 38:4

Clause 12(1)—Regulations 35:4-5, 26-8; 38:4

Clause 14(1)(2)—Offence 35:5, 29-30; 38:4-5

Clause 14(5)— 36:3, 7-8; 38:5

Clause 15—(New) 36:3-4, 8-10; 38:5

Clause 15—(Old, renumbered as clause 17) 36:4, 9-10; 38:5

Clause 16—(New) 36:4, 9-10; 38:5

Schedule I

Item 1—(Negated) 36:5, 17-20; 38:5

Schedule II

Item 10—Railway Act 37:6, 33; 38:5

Schedule III

BI-2—Exemption of certain Canadian ships 36:5, 25-30; 38:5-6

BI-4—Ships on passage 36:5-6, 30-3; 38:6

BI-6—Application to Canadian ships outside Canada 37:4, 22-3; 38:6

BI-9—Notice of proceedings 37:4-5, 23-4; 38:6

BI-20—Where ship may be arrested 37:6, 33; 38:6

BI-25—Manner of service 37:6-7, 33-4; 38:6-7

BII-9—Marking of Canadian registered ships 37:7, 34; 38:7

BII-24—Registry office 37:8-9, 5; 38:7

BII-27—Registry procedure 37:7-8, 36, 46; 38:7

BII-28—(New) 37:8, 36, 46; 38:7

BII-28—(Old, renumbered as BII-29) 37:8, 46; 38:7

BII-29—(Negated) 37:8, 46; 38:8

BII-32—Refusal to record documents 37:9, 51-2; 38:8

# **Association canadienne de normalisation**

Normes pour pneus rechapés 44:11, 18

# **Association des propriétaires de navires de pêche**

Commission ports nationaux, représentation 59:62

Composition, rôle 59:54

Contribution économique 59:54

Navires, affiliés sociétés, avantages 59:54

Politique du Canada sur transports, position 59:53-64

Représentations, consultations, résultats 59:54-5, 64

# **Association de Transport aérien international**

Affréteurs, adhésion

Conséquences 6:15

Désir 6:12, 14, 16

Assemblée générale 1974, adoption amendement à loi constitutive 6:7

Bill S-18

Compagnies canadiennes concernées 6:8

Rejet, conséquences 6:18-9

Collaboration avec OACI 6:6

Conférences, fonctionnement 6:12

Création 6:15

Droit de vote 6:22

Financement 6:18, 21

Liberté adhérer 6:12-3, 14, 18, 23

Lois antitrusts, application 6:18

Membres

Affréteurs, droits de vote 6:11

Amendes, expulsion 6:21

Compagnies canadiennes 6:8

Nombre 6:5, 12, 16

Objectifs 6:6, 19

Organisme, nature 6:5, 6

Règle de l'unanimité 6:17

Relations avec pilotes 6:19

Rôle 6:6, 11, 13; 49:11

Sécurité aérienne, rôle 6:6, 19-20

Tarifs, établissement 6:6, 7, 8-9

*Voir aussi*

Bill S-18

# **Association de Transport aérien international, Loi concernant**

*Voir*

Bill S-18

# **Association des pilotes du Saint-Laurent**

Pouvoirs 2:9, 10-1

# **Autobus**

Compagnies 21:17-8, 127

Énergie, consommation 40:8

Propriété 21:17, 125

Subvention mille-passager 14:12-3

Subventions, pouvoirs CCT 52:11-2; 54:4-6

Système, efficacité 39:28-9

Tarifs 21:30, 144

Transport interurbain. 39:28



- BII-70—Where certificate of registration returned to Registrar 37:9, 52, 38:8
- BII-71—Application to register mortgage or transfer thereof 37:9, 52-3; 38:8
- BII-73—Notice of mortgage 37:9-10, 53; 38:8
- Amendments proposed by Minister 29:6
- Clause 3—Definitions 34:3-4, 14-7; 38:3
- Clause 6(2)—New application for registration in certain cases 34:4, 18; 38:3
- Clause 8(2)—“Canadian ship” 34:5, 20-1; 38:3-4
- Clause 8(3)—“Coasting trade of Canada” 34:5, 21; 38:4
- Clause 8(3)(b)— 34:5-6, 26-7; 38:4
- Clause 8(4)—Exception 34:6, 28; 38:4
- Clause 8(6)— 34:6, 28; 38:4
- Clause 9(1)—Deemed importation into Canada 34:4, 19-20; 38:4
- Clause 12(1)—Regulations 35:4-5, 26-8; 38:4
- Clause 14(1)(2)—Offence 35:5, 29-30; 38:4-5
- Schedule I
- Item 1—(Negated) 36:5, 17-20; 38:5
- Schedule II
- Item 10—Railway Act 37:6, 33; 38:5
- Schedule III
- BI-2—Exemption of certain Canadian ships 36:5, 25-30; 38:5-6
- BI-4—Ships on passage 36:5-6, 30-3; 38:6
- BI-6—Application to Canadian ships outside Canada 37:4, 22-3; 38:6
- BI-9—Notice of proceedings 37:4-5, 23-4; 38:6
- BI-20—Where ship may be arrested 37:6, 33; 38:6
- BI-25—Manner of service 37:6-7, 33-4; 38:6-7
- BII-9—Marking of Canadian registered ships 37:7, 34; 38:7
- BII-24—Registry office 37:8-9, 51; 38:7
- BII-27—Registry procedures 31:17-8; 37:7-8, 36, 46; 38:7
- BII-28—(New) 31:17-8; 37:8, 36, 46; 38:7
- BII-28—(Old, renumbered as BII-29) 37:8, 46; 38:7
- BII-29—(Negated) 37:8, 46; 38:8
- BII-32—Refusal to record documents 37:9, 51-2; 38:8
- BII-70—Where certificate of registration returned to Registrar 37:9, 52; 38:8
- BII-71—Application to register mortgage or transfer thereof 37:9, 52-3; 38:8
- BII-73—Notice of mortgage 37:9-10, 53; 38:8
- Discussion
- Clause 2—Objectives of Act 30:29; 35:16
- Clause 3—Definitions 29:28; 30:5-6, 9-10, 17; 34:3-4, 9-17; 36:17; 37:17; 38:3
- Clause 4—Consequential amendments 37:11
- Clause 5—Other consequential amendments 36:20, 22; 37:11, 14-6, 18
- Clause 6—New application for registration in certain cases 30:29; 34:4, 18; 38:3
- Clause 8(1)—Coasting trade left to Canadian ships 29:15-6
- Clause 8(2)—“Canadian ship” 30:32-3, 42; 34:5, 20-1; 38:3-4
- Clause 8(3)—“Coasting trade of Canada” 30:6-7; 32:32; 34:5, 18, 21-7; 38:4

## **Automobiles, véhicules**

- Catégories touchées par Bill S-8 44:9, 11, 24-5; 45:5
- Centre d'essai près Mirabel 15:9
- Définition 45:4-5, 13
- Énergie, consommation 40:8, 20
- Normes sécurité, améliorations 44:7, 22
- Rôle 21:27, 140
- Utilisation, position relative, 1971-72 21:12, 109
- Voir aussi*
- Sécurité automobile et routière

## **Autoroutes**

- Capacité de circulation 24:8
- Financement 2:32
- Régions septentrionales, province Ouest, programme 2:32-3

## **Aviation civile internationale**

- Négociations bilatérales et accords signés 15:7

## **Avions**

- Bruit, contrôle 15:11
- DASH-6, utilisation 24:23
- Privés, redevances 41:12-4
- Voir aussi*
- ADAC, système
- Airtransit
- Transports aériens

## **BCR**

- Voir*
- British Columbia Railway

## **Baie-Comeau, Qué.**

- Liaison avec Matane, traversier 11:13; 20:64-5

## **Baie d'Hudson**

- Pipe-line, tracés possibles 28:14, 17, 18-9

## **Bailly, capitaine Paul, président, Administration de pilotage des Laurentides**

- Budget dépenses 1976-77 55:23-30

## **Bain, M. B., Ancien président, Yellowhead Interprovincial Highway Association**

- Autoroute Yellowhead
- Exposé 33:4-6
- Témoignage 33:7-26

## **Baker, George, député (Gander-Twillingate)**

- Documents ayant trait aux transports au Canada 26:22, 27-8

## **Baldwin, M. John, Groupe de travail sur transports, min. Transports**

- Discussion 21:34, 38-44
- Exposé 21:10-33

Clause 8(4)—Exception 34:6, 28; 38:4  
 Clause 8(5)—Variation by order of Governor in Council 29:23; 30:30; 59:70-1  
 Clause 10—Permits in respect of ships previously engaged in coasting trade 30:7, 30; 32:8; 36:34  
 Clause 10(3)—Renewals of permits 34:6, 29-30; 35:8  
 Clause 10(4)— 35:3, 6-7, 10-1, 13-4  
 Clause 11—Licences to engage in coasting trade 30:7-8, 30-1, 38; 32:8; 36:34  
 Clause 11(2)—Idem 29:13; 35:3-4, 14-7, 21-3  
 Clause 11(4)—Issue of licences in special circumstances 30:8; 35:7  
 Clause 11(6)— 35:4, 24-6  
 Clause 12(1)—Regulations 30:32, 37; 35:4-5, 26-8; 38:4  
 Clause 12(3)—Application of BI-13 30:40  
 Clause 14(1)(2)—Offence 30:32; 35:5, 29-30; 38:4  
 Clause 14(5)— 35:5, 30; 36:3, 7-8; 38:5  
 Clause 15—(New) 36:3-4, 8-10; 38:5  
 Clause 15—(Old, renumbered as Clause 17) 36:4, 9-10; 38:7  
 Clause 16—(New) 36:4, 9-10; 38:5  
 Schedule I 36:18, 20-3; 37:11-2, 14-7  
     Item 1—Arctic Waters Pollution Prevention Act 36:4-5, 10-20; 37:3-5, 11-4; 37:31-2; 38:5  
     Item 3—Canadian Citizenship Act 36:20; 37:18, 20  
 Schedule II  
     Item 10—Railway Act 37:6, 33; 38:5  
 Schedule III  
     BI-1—Application in international waters, territorial seas and fishing zones in Canada 36:24-5  
     BI-4—Ships on passage 36:5-6, 30-3; 38:6  
     BI-5—Onus in establishing exemption 37:19-22  
     BI-14—Regulations 37:24-33  
     BI-20—Where ship may be arrested 29:22-3; 37:6, 33; 38:6  
     BII-3—National flag is national colours 37:34  
     BII-15—Ships required to be registered 30:33  
     BII-19(2)—Persons qualified to own Canadian registered small craft 30:6, 9  
     BII-24—Registry office 31:20; 37:7-9, 35-6, 47-51; 38:7  
     BII-27, 28, 29, 29:10; 31:17-8  
 Background 29:6; 31:18-9; 36:15  
 Cost-benefit analysis 32:5-6; 37:29-30, 55  
 Costs 59:47-8, 52-3  
 Council of Maritime Premiers  
     Bill C-61, reaction 37:26-9, 53-4  
     Letter to Hon. Otto Lang 32:10-1, 14; 34:7-8  
 Cruise traffic 59:80-1  
 Definitions  
     “Canadian ships” 30:5  
     “Foreign”, “foreign state” 34:3, 10-4; 59:65  
     “Foreign built ship” 30:5  
     “Foreign registered ship” 30:5, 8-9, 29; 34:3, 14; 38:3  
     “Foreign ship” 29:28; 30:5-6, 9-10, 17  
     “Internal waters of Canada” 34:3, 9-10, 14; 38:3  
     “Net tonnage” 34:3-4, 15-6; 38:3  
     “Ship” 36:17; 37:17  
     “Surveyor” 34:4, 16; 38:3  
     “Tonnage” 34:4, 16-7; 38:3

## Banks, Rapport

### Étude

Provinces, participation 10:18

Publication 10:17; 22:26

## Baribeau, M.B., Directeur général, Nouveau projet aéroport international de Montréal, min. Transports

Revenus, aéroport Mirabel 12:5

## Bateaux

Traversiers en construction 16:21-2

## Bateaux de plaisance

Gardes-côtes, pouvoirs 29:22

Immatriculation 37:39-40

## Beaufort-Delta Oil, Projet

Objectif 28:14

Sociétés participantes 28:14

## Béchar, Albert, député, Parrain du bill S-18

Discussion 7:5-6

Exposé 6:5

## Bell Canada

Achats de Northern Electric, coûts, vérification 4:29

Tarifs, augmentation

Aspects sociaux-culturels 4:8, 10

Décision, valeur 4:9, 10

Québec, position 4:9, 10

Téléphones publics 13:32-3

Tarifs, indexation 3:16

## Belœil, Qué.

Train pour Montréal 18:29-30

## Benjamin, Les, député (Regina-Lake Centre)

Bill C-48 10:9-13, 17, 37, 41-3, 46-8

Bill S-8 44:15-8, 21, 24-5; 46:7-8

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 4:19-22, 43-6

Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 20:5, 20-30, 35, 71

Budget principal 1976-77—Transports 48:34-7

Documents ayant trait aux transports au Canada 24:10, 32-7; 25:16-7, 23-4; 26:5, 16, 20-2, 26; 38:14; 39:15, 25-9, 37; 43:5-8, 24-8, 32-3

Politique du Canada sur transports 59:11-2, 15-6, 48-9, 71-3; 60:9-10, 25, 40, 46

## Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports

Bill C-48 9:5-11, 14-25, 31-3; 10:9-14, 21, 25-6, 32-3, 36-7

Budget principal 1974-75 4:5-48

Budget supplémentaire (D), 1974-75

Discussion 13:6-36

Exposé 13:5-6

Budget dépenses 1975-76 18:4-37

Budget dépenses 1976-77 52:4-33; 53:4-24; 54:4-23



Enforcement 29:21-2  
 French version 36:10; 37:59-60  
 National commerce, impact 37:54-5, 57-8  
 Purpose 29:10, 19, 24; 30:5; 59:71-2  
     Schedule I 36:15, 17; 37:11  
 Reported to House with amendments 37:10, 60; 38:3-9  
 Reprint as amended 37:10, 60; 38:8  
 Ships excluded 34:17  
 Transitional provisions 35:10-1  
 Withdrawal requested 59:75  
     *See also*  
     Coasting Trade  
     Marine Transportation  
     Maritime Code  
     Ships

#### **Bill C-341, Abandoned Railway Lines Conservation Advisory Authority Act**

Purpose 13:21

#### **Bill C-367, An Act to amend the Fort-Falls Bridge Authority Act**

Purpose 8:6  
 Reported to House without amendment 8:4, 10  
     *See also*  
     Fort-Falls Bridge Authority

#### **Bill S-8, Motor Vehicle Tire Safety Act**

##### **Amendments**

Clause 2(1)—“Distributor” 47:3, 7; 48:4  
 Clause 4—Regulations respecting use of national tire safety mark 47:3-4, 13-20; 48:4  
 Clause 5—Prohibition applicable to manufacturer or distributor 47:4, 20; 48:4  
 Clause 7—Regulations respecting importation of motor vehicle tires 47:4, 20-1; 48:4  
 Clause 8—Failure to give notice of defects 47:4-5, 21-6, 28-9; 48:5  
 Clause 10—Inspectors 47:5, 26-7; 48:5  
 Clause 11—Powers of inspectors 47:5, 27-8; 48:5

##### **Discussion**

Clause 2(1)—“Distributor” 45:8-9, 14-5  
     —“Manufacturer” 45:23-5  
     —“Motor vehicle” 45:5-6  
     —“Safety standards” 44:16-7; 45:7, 35-40, 42; 47:7-13  
     —“Tire” 45:5, 13  
 Clause 4(1)—Regulations respecting use of national tire safety mark 44:23; 45:4, 24, 32, 36-7, 39; 46:5-6  
 Clause 5—Prohibitions applicable to manufacturer or distributor 46:17  
 Clause 7(1) 45:4, 8, 24  
 Clause 8(1)—Failure to give notice of defects 45:4, 23, 25, 31-2; 46:5, 17  
 Clause 9—Publication of proposed regulations 47:12, 14-5, 22  
 Clause 11—Powers of inspection 46:6

##### **Application 44:9**

##### **Background 44:10; 46:20-1**

##### **Inspection requirement 44:11; 45:36, 40**

##### **Michelin Co., recommendations 44:16, 24**

#### **Bétail**

##### **Transport**

(par) Avion 20:68-9  
 Problème 20:67

#### **Bill C-48—Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer**

##### **Adoption 10:50**

But 9:5-6, 8, 27-8; 10:17-8, 29

##### **Discussion**

Art. 2 «331.1(1)»—Demande de renseignements 10:5, 36, 37-8, 41-6, 49  
 Art. 2 «331.1(2)»—Communication renseignements à la province 9:15, 19; 10:28, 48  
 Art. 2 «331.2»—Demande du ministre 10:29, 46-8  
 Art. 2 «331.3(1)»—Communication renseignements à province 10:46-8  
 Art. 2 «331.3(2)»—Exception 9:26; 10:29, 46-8, 49-50  
 Art. 2 «331.3(3)»—Emploi renseignements devant tribunaux 9:19  
 Art. 2 «331.4(1)»—Obligation de la compagnie 9:17  
 Exposé, hon. J. Marchand 9:5-6  
 Provinces, accord 9:8  
 Rapport à Chambre sans modification 10:3

#### **Bill C-61—Loi sur Code maritime**

##### **Amendements**

Art. 3—Définitions: «navire immatriculé à l'étranger, eaux intérieures du Canada, jauge nette, visiteur» 34:3-4, 9-11; 38:3  
 Art. 6(2)—Nouvelle demande pour immatriculation... 34:4, 18; 38:3  
 Art. 8(2)—«Navire canadien» 34:5, 20-1; 38:3-4  
 Art. 8(3)—«Cabotage au Canada» 34:5, 21, 27; 38:4  
 Art. 8(4)—Exception 34:6, 28; 38:4  
 Art. 8(6)—Nouveau 34:6, 28; 38:4  
 Art. 9(1)—Importation au Canada 34:4-5, 19-20; 38:4  
 Art. 12—Règlements 35:4-5, 26-8; 38:4  
 Art. 14(1),(2)—Infractions 35:5, 29-30; 38:4  
 Art. 14(5)—Nouveau 36:3, 7-8; 38:5  
 Art. 15 (renuméroté art. 17)—Entrée en vigueur 36:8, 9-10  
 Art. 15, 16—Nouveaux 36:3-4, 9-10; 38:5  
 Annexe I, item 1—Rejeté 36:5, 19-20; 38:2  
 Annexe II, item 10 37:6, 33; 38:5

##### **Annexe III**

BI-2—Exemption certains navires canadiens 36:5, 25-30, 38:5-6  
 BI-4—Passage de navires 36:5-6, 30-3; 38:6  
 BI-6—Application du droit étrangers aux navires canadiens 37:4, 22-3; 38:6  
 BI-9—Avis de procédures 37:4-5, 23-4; 38:6  
 BI-20—Cas où un navire peut être saisi 37:6, 33; 38:6  
 BI-25—Mode de signification 37:6-7, 33-4; 38:6-7  
 BII-9—Marquage navires immatriculés sous pavillon canadien 37:7, 34; 38:7  
 BII-24—Bureau d'enregistrement 37:8, 51; 38:7  
 BII-27—Dépôt documents 37:7-8, 36-46; 38:7  
 BII-28 (nouveau)—37:8, 36-46; 38:7

Objectives 45:16-7, 35  
 Provincial co-ordination, involvement 44:8, 11; 46:4-5  
 Reported to House with amendments 47:29; 48:4-5  
 Reprint 47:5  
 Tire mechanisms 46:24  
*See also*  
 Tires

**Bill S-11, An Act respecting British Columbia Telephone Co.**

Discussion, Clause 1—Capital stock 5:11-2, 26  
 Purpose 5:8, 20  
 Reported to House without amendment 5:4, 30  
 Shareholders' support 5:8  
 Title, French 5:25-30  
*See also*  
 British Columbia Telephone Co.

**Bill S-18, An Act respecting International Air Transport Association**

Purpose 6:5, 7  
 Reported to House without amendment 7:3, 6  
*See also*  
 International Air Transport Association

**Bill S-27, An Act to amend Canadian Overseas Telecommunication Corporation Act**

Purpose 27:9-10  
 Reported to House without amendment 27:4, 12

**Black, A. M., Corporate Secretary, International Air Transport Association**

Operations, association 6:8, 16

**Blais, Jean-Jacques, M.P. (Nipissing)**

Bill C-61 35:28

**Boeing of Canada Ltd.**

STOL jet aircraft development 39:19

**Boughner, A. C., Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Post Office Dept.**

Estimates, Main, 1974-75 1:16-9

**Boyle, Andrew, Dispatcher, Seafarers International Union**

Maritime Code, costs 59:47-8

***Bread Upon the Waters***

U.S. shipping legislation 32:21

**Brenckmann, M., Director, Transportation Systems Branch, Transport Development Agency, Transport Ministry**

STOL project  
 Discussion 39:13-5, 18-24, 28-30, 33  
 Statement 39:4-12

**Brennan, M., Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects, Transport Ministry**

*Freight Transportation in Canada, An Interim Report on*, brief 22:5-16, 27-9

BII-28 (ancien)—Renuméroté 29 37:8, 46; 38:7

BII-29 (ancien)—Rejeté 37:8, 46, 38:8

BII-32—Refus enregistrer documents 37:9, 51-2; 38:8

BII-70—Cas où le certificat d'immatriculation est retourné au conservateur 37:9, 52; 38:8

BII-71—Demande inscription hypothèques ou cession de celui-ci 37:9, 52-3; 38:8

BII-73—Avis d'hypothèques 37:9-10, 53; 38:8

Amendements proposés par ministre 29:6, 7, 10; 31:17; 34:8

Discussion

Art. 2—Objectifs de la loi 29:4; 30:3, 29; 31:3; 32:3; 34:9

Art. 3—Définitions 30:29; 34:3-4, 9-11; 38:3

Art. 4—Modifications corrélatives 37:11

Art. 5—Autres modifications corrélatives 36:22; 37:11, 14-6, 18

Art. 6—Navires immatriculés au Canada réputés être navires immatriculés sous pavillon canadien 30:29; 34:4, 18; 38:3

Art. 8(1)—Privilège réservé aux navires canadiens 29:15; 32:32; 34:18-9

Art. 8(2)—«Navire canadien» 30:32-3, 42; 34:5, 20-1; 38:3-4

Art. 8(3)—«Cabotage au Canada» 30:6-7; 34:5, 21-8; 38:4

Art. 8(4)—Exception 34:6, 28; 38:4

Art. 8(5)—Modification par ordonnance du gouverneur en conseil 29:23; 30:30; 59:70-1

Art. 10—Permis autorisant navires à effectuer cabotage 30:7, 30; 32:8; 34:6, 29; 35:3, 6-14; 36:34; 59:71

Art. 11(1),(2)—Licences autorisant cabotage 29:13; 30:7-8, 30, 31, 38-9; 32:8; 35:3-4, 14-24; 36:34; 59:71

Art. 11(4)—Délivrance licences dans circonstances particulières 30:8

Art. 11(6)—Nouveau 35:24-5

Art. 12(1)—Règlements 30:32, 37; 35:4-5, 26-8; 38:4

Art. 12(3)—Application BI-13 30:40

Art. 14(1),(2)—Infractions 30:32; 35:5, 29-30; 38:4

Art. 14(5)—Nouveau 35:30; 36:3, 7-8; 38:5

Art. 15 (renuméroté 17)—Entrée en vigueur 35:31; 36:8, 9-10; 38:5

Art. 15—Nouveau 36:3-4, 9-10; 38:5

Art. 16—Nouveau 36:4, 9-10; 38:5

Annexe I

Item 1 36:4-5, 10-20; 37:11, 12, 13; 38:5

Item 2-19 36:20-3; 37:11-2, 17-8, 32

But 36:17; 37:11

Possibilité amender 36:20-3; 37:14-9, 31

Annexe II 37:12, 32-3; 38:5

Annexe III

BI-1—Application dans eaux intérieures...—36:24-5; 38:5-6

BI-4—Passage de navires 36:5-6, 30-3; 38:6

BI-5—Qui doit prouver l'exemption 37:4, 19-22

BI-14—Règlements 37:24-30, 33

BI-20—Cas où un navire peut être saisi 29:22; 37:6, 33; 38:6

BII-3—Le drapeau national est le pavillon national 37:34

BII-15—Navires qui doivent être immatriculés 30:33



**Bridges***See*

National Harbours Board

**Brisco, Bob, M.P. (Kootenay West)**

Bill C-48 9:19

**British Columbia, Province**

Coal policy 38:20; 43:7  
 Intracoastal traffic 59:34  
 Shipping charters 31:11  
 Towboat pilotage 57:11

**British Columbia Railway***See*

Railways

**British Columbia Telephone Co.**

Anglo-Canadian Telephone Co., stockholdings 5:11, 13, 22  
 Bill S-11, fee 5:9-10, 15-6, 19-20, 24  
   Motion 5:26  
 Borrowing funds 5:22-3  
 Capital  
   Authorized 5:7-9, 14  
   Debt 5:9-11  
   Equity-debt 5:16-7, 21  
 Companies associated 5:21-2  
 Construction program 5:14-5, 26  
 CTC hearings, rates 5:18-9  
 Equipment purchased, Canadian 5:15  
 Federal regulation 3:12  
 Provincial takeover possible 3:18-9, 22-3  
 Queen Charlotte Islands, service 59:30-1  
 Shares, issue, call 5:11-3  
 Title, French 5:25-30

**British Columbia Telephone Co., An Act respecting***See*

Bill S-11

**British Commonwealth Merchant Shipping Agreement**

Canadian withdrawal 30:7, 18; 32:7, 24; 34:29-30

**Broadcasting**

Advertising, Canada, U.S.A. 3:8, 15  
 Educational, UHF transmissions 3:19  
 Manitoba recognition, federal jurisdiction 3:11-2  
   *See also*  
 Cable Television

**Broadcasting Act**

Federal jurisdiction 3:9-10

**Brooks, Captain Jackson, General Manager, Great Lakes Pilotage Authority**

Estimates, Main, 1976-77 56:5-9, 12-20

**Bunge Corp.**

Quebec grain terminal 19:24, 32

BII-19—Personnes remplissant conditions requises pour être propriétaires petites embarcations immatriculées sous pavillon canadien 30:6, 9

BII-24—Bureau d'enregistrement 31:20; 37:7, 35-6, 47-51; 38:7

BII-27, 28, 29—Procédures du bureau d'enregistrement 29:10; 31:17-8; 38:7

Accueil, mécontents, consultation 59:34, 36, 38, 41, 45-6, 65-6, 70-3, 75, 77, 93-4

Adoption 37:60

Application, coût 29:21-3; 59:34-5, 52-3

But, objectifs, importance 29:19, 23, 24, 27; 59:35, 40, 45, 65-6, 70, 88-9, 94

Consultations 59:84-7

Croisières sur côte ouest, interruption 59:80-1

Définitions

Eaux intérieures du Canada 34:3, 9-10, 14

Jauge 34:4, 16-7

Jauge nette 34:15-6

Navires 29:29; 30:5

Navires étrangers 30:6, 8, 9-10, 17, 29

Navires immatriculés à l'étranger 30:29; 34:13, 14

Visiteurs 34:4, 16

Objectif 35:10, 13, 18

Préparation 29:6, 12-3; 31:18-9

Rapport à Chambre 38:3-9

Réimpression 37:60

Règlements 29:11; 32:15, 19; 35:18; 37:24-6, 27-9

Version française 36:10; 37:59-60

*Voir aussi*

Cabotage

Code maritime

Navires

Navires étrangers

**Bill C-341—Loi prévoyant création commission chargée de conserver à usage du public toutes lignes ferroviaires abandonnées au Canada**

But 13:21

**Bill C-367—Loi modifiant la Loi du pont de Fort-Falls**

Adoption 8:5, 10

But 8:6

Exposé, J. Reid 8:6-7

Rapport à Chambre 8:4

*Voir aussi*

Fort-Falls, pont

**Bill S-3***Voir*

Bill S-8

**Bill S-8, Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile**

Amendements

Art. 2(1)—Définitions: distributeur; adopté 47:3, 7; 48:4

Art. 2(1)—Définitions: normes sécurité; rejeté sur division 47:3, 7-13

Art. 4(1)—Règlements concernant marque nationale de sécurité relative pneus; adopté 47:3-4, 13-20; 48:4

Art. 5—Interdictions applicables fabricants ou distributeurs adopté 47:4, 20; 48:4

**Burbridge, F. S., President, Canadian Pacific Ltd.**

Rail operations 20:6-13, 23, 32-3, 36, 39, 45-51, 54-5, 63-4, 67

**Burges, A. W., Director, Co-ordination and Management, Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Ministry**

Transportation policy 25:4-28

**Bus Transportation**

Companies 21;17-8, 72

Fares 21:30, 91

Growth 39:28-9

Newfoundland CNR service 52:11-2; 53:6; 54:4-6

Subsidies proposed 10:35; 14:13; 24:27-8

**Butler, Michael, Parliamentary Agent**

Bill S-11

Discussion 5:10-20, 24-6

Statement 5:8-10

**Butler, Michael, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects, Transport Ministry**

Bill C-48 9:11, 19; 10:29

Curriculum vitae 16:5

STOL project 14:11-2

**CNR**

*See*

Canadian National Railways

**COTC**

*See*

Canadian Overseas Telecommunication Corp.

**CPR**

*See*

Canadian Pacific Railway

**CRTC**

*See*

Canadian Radio-Television Commission

**CTC**

*See*

Canadian Transport Commission

**Cable Television**

Brandon, Man., community television 3:9

Federal jurisdiction 3:9-10, 14, 23

Manitoba 3:10-2

Quebec 3:10-1

Saskatchewan General Telephone Co.,

Weyburne expropriated 3:6-7, 23

*See also*

Broadcasting

Art. 7(1)—Règlements concernant importation pneus véhicule automobile; adopté 47:4, 20-1; 48:4

Art. 8(1)—Omission donner avis des défauts; adopté 47:4-5, 21, 26; 48:5

Art. 8(2)—Façon donner avis et teneur avis; adopté 47:5, 26, 28-9; 48:5

Art. 8(2)—Façon donner avis et teneur avis; retiré 47:4, 24-6

Art. 10(1)—Inspecteurs 47:5, 26-7; 48:5

Art. 11(1)—Pouvoirs des inspecteurs 47:5, 27-8; 48:5

Préparation, objectifs 47:6-7

Amendements proposés par gouvernement

Inspections, mêmes inspecteurs que pour Loi sur sécurité véhicules automobiles 44:11; 45:32-3

Maintien système de registres, enregistrement volontaire 44:11, 20; 45:32-3

Discussion

Art. 2—Définitions 44:6-25; 45:4-45; 46:4-25; 47:6-13

Art. 2(1)—Normes sécurité 44:16; 45:23-5, 37-9

Art. 4(1)—Règlements concernant marque nationale sécurité relative pneus 44:23; 45:4, 24, 32, 36-7, 39; 46:5-6; 47:13-20

Art. 5—Interdictions applicables fabricants ou distributeurs 46:17; 47:20

Art. 7(1)—Règlements concernant importation pneus véhicule automobile 44:23; 45:4, 9, 24-5; 47:20-1

Art. 8—Omission donner avis défauts 45:4, 23, 25, 31-2; 46:5, 17-8; 47:21-6, 28-9

Art. 9—Publication règlements proposés 47:12, 14-5, 22

Art. 11—Pouvoirs inspecteurs 46:6-7; 47:27-8

Adoption Sénat et première lecture Communes, octobre 1974, référence Bill S-3, deuxième lecture 44:10; 45:4; 46:9-10, 21-2

Application toute catégorie véhicules routiers, types pneus concernés 44:9, 11, 24-5; 45:5

But, portée 44:8-10, 12, 19, 22; 45:4, 7, 16-7, 35, 37; 46:5, 14; 47:15-6

Dispositions, coûts application 45:10-3; 46:12

Efficacité 44:13-5; 45:21, 40-1; 46:4, 16-7

Nécessité contrôle pneus rechapés, collaboration provinces 44:14-5, 18

Lacunes 44:11

Michelin, Société

Normes sécurité, modifications proposées 44:16-7

Pneus, code Ministère Transports 44:24

Perquisition, saisie et confiscation, étendue pouvoirs 45:36; 46:9-10

Rapport à Chambre avec amendements 47:5, 29

Réimpression tel qu'amendé 47:5, 29; 48:5

Rubber Association of Canada, modifications proposées 45:23-5; 46:5

Témoins, convocations 44:6

**Bill S-11—Loi concernant la British Columbia Telephone Company**

Adoption 5:6, 31

Discussion, art. 1 «4»—Capital social 5:11-3, 26

Exposé. M. Butler, agent parlementaire 5:7-10



**Cadieu, Bert, M.P. (Meadow Lake)**

Documents relating to transportation in Canada 24:37-8;  
25:24-5; 33:14-5

Supplementary Estimates (D) 1974-75—

Canadian Transport Commission 13:31

Main Estimates 1976-77—Transport 49:22-3

Canadian Transport Commission 52:25-6

Transportation Policy in Canada 60:20-1

**Campagnolo, Mrs. Iona, M.P. (Skeena)**

Bill C-61 31:9-12, 20

Documents relating to transportation in Canada 43:5, 8-10,  
21-4, 32

**Campbell, Miss Coline, M.P. (South Western Nova)**

Supplementary Estimates (D) 1974-75—

Transport Dept. 12:16-8

**Campbell, Dr. G. D., Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch, Transport Ministry**

Bill S-8

Discussion 44:12-25; 46:8-15, 18-25; 47:9-13, 23, 25

Statements 44:7-10; 46:4-7

**Campbell, John, M.P. (La Salle-Émard-Côte Saint-Paul), Committee Chairman**

Bill C-48 9:5-6, 13, 21, 23-4, 30-3; 10:6, 9, 14, 17, 19-22, 27,  
31, 34-7, 39, 41-3, 45-50

Bill C-61 29:5-8, 11, 13-5, 17-31; 30:4, 8-12, 17, 20-8, 33-4,  
36-40, 42, 45-52; 31:4, 7, 9, 12, 14-20, 22-6; 32:4, 10-1,  
13, 15, 17-8, 20, 22, 24-7, 29-32; 34:7-30; 35:6-23, 25-32;  
36:7-8, 10, 12-33; 37:11, 13-27, 29-60

Bill C-367 8:6-7, 10

Bill S-8 44:6-7, 10, 12-6, 18, 20-5; 45:4-5, 8-10, 12-28, 30,  
32-4, 36, 38, 40-3; 46:4, 7-11, 13, 15-6, 18, 20-2, 24-5;  
47:6-29

Bill S-11 5:7, 10, 15, 17, 19-20, 25-31

Bill S-18 6:5, 8, 11, 16, 18-9, 24-5; 7:5-6

Bill S-27 27:7-12

Documents entitled "Transportation Policy...", "...Inter-  
City Passenger Movement..."; "...Freight Transporta-  
tion..." 21:5, 8-9, 29, 33, 46-8

Documents relating to transportation in Canada 22:4-5, 7,  
16, 19, 30; 23:5, 17, 26; 24:4, 6, 9, 13, 16, 21, 41; 25:4, 9,  
16-20, 23, 27, 29; 26:5, 15-6, 19-20, 24; 28:4-5, 16-7,  
19-20, 22-4, 27; 33:4, 6, 9, 12-6, 18-9, 21-3, 25-7; 38:11-6,  
19-20, 26-7; 39:4, 12-5, 18-25, 27-37; 40:4, 9, 13-6, 18-22;  
43:4-6, 8-9, 11-3, 15-8, 21, 23-7, 29-33

Main Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 4:5, 18, 24, 27, 29, 32-3,  
41-2, 44, 48-9

Communications Dept. 3:4-5, 13, 23-4

Post Office 1:8-9, 15, 20, 27, 29

Transport 2:5-6, 27, 35-6

Supplementary Estimates (D) 1974-75

Canadian Transport Commission 13:5, 23-4, 27, 36

Transport Dept. 11:6-7, 11, 15, 17, 19-21, 23-4; 12:4, 7-8,  
13, 16, 20, 22, 24-5; 14:5, 20

Main Estimates 1975-76—Transport

Objectif 5:7, 8

Rapport à Chambre sans amendement 5:4, 6, 31

Titre français 5:25-6, 27-30

*Voir aussi*

British Columbia Telephone Company

**Bill S-18—Loi concernant l'Association de Transport Aérien International**

Adoption 7:4, 6

Objet 6:5, 7-8, 10

Rapport à Chambre sans modification 7:3

*Voir aussi*

Association de Transport aérien international

**Bill S-27—Loi modifiant Loi sur Société canadienne des télécommunications transmarines**

Adoption 27:12

Objectif 27:9

Rapport à Chambre sans modification 27:4

**Black, M. A. M., Secrétaire, Association Transport aérien international**

Membres ATAI 6:8, 16

**Blais, Jean-Jacques, député (Nipissing)**

Bill C-61 35:28

**Bœuf**

Habillé, transport Ouest-Est 12:22

**Boughner, M. A. C., Sous-ministre adjoint, Finances et administration, min. Postes**

Fonds de garantie des Postes 1:16-9

**Boyle, M. Andrew, expéditeur, Syndicat international des gens de mer**

Politique du Canada sur transports 59:47-8

**Brandon, Man**

Demande poste télévision éducative 3:9, 12

**Brandon, étude**

Subventions voies secondaires de chemins de fer 20:22

**Brenckmann, M. M., Directeur, Direction systèmes de transport, min. Transports**

Exposé 39:4-12

Témoignage 39:13-5, 18-24, 28-30, 33

**Brennan, M. M., Directeur, Élaboration politiques, Politique, planification et projets importants, min. Transports**

Discussion 22:28-9

Exposé 22:5-16

**Brisco, Bob, député (Kootenay-Ouest)**

Bill C-48 9:19

**Brise-glace**

Aéroglisteurs 17:20

Canadian Transport Commission 18:4-5, 31, 37; 20:5-6, 14, 20-1, 36, 42, 49-50, 52, 59, 72  
 Department 15:5, 17; 16:4, 7, 9-11, 14, 18-9, 22, 24, 27  
 National Harbours Board 19:4-5, 11-2, 14, 23, 37, 41  
 St. Lawrence Seaway Authority 17:4, 8, 11, 15, 21  
 Supplementary Estimates (A) 1975-76  
 Transport and Post Office 27:12-5, 18, 21, 24, 27-8, 31-4  
 Supplementary Estimates (B) 1975-76  
 Transport 41:5-9, 12, 15-7, 21, 24, 26; 42:4-6, 10-5, 17-8  
 Main Estimates 1976-77—Transport 48:7-8, 13-4, 17, 20, 22-3, 27, 30, 32-4, 37; 49:4, 6-7, 10, 12-3, 15, 17-9, 21-3, 25, 27; 51:4-5, 7-8, 11-2, 14, 20-1, 24, 26, 29-33  
 Atlantic Pilotage Authority 55:4, 9, 12, 14, 17-9, 21-2, 30-1, 35-7  
 Canadian Transport Commission 52:4, 8-9, 11, 14, 16, 20, 23, 25-6, 28, 30-1, 33-4; 53:4, 6, 8, 11, 14, 17, 20, 22, 24-5  
 Great Lakes Pilotage Authority 56:4, 6-7, 9-10, 12-5, 17, 19-21  
 Laurentian Pilotage Authority 55:23, 25, 28, 30  
 National Harbours Board 50:4-8, 10, 12-3, 15-8, 20-1  
 Pacific Pilotage Authority 57:4, 7, 11-2, 14-6, 19, 21-3  
 Transportation Policy in Canada 59:5-8, 10-3, 15, 17-8, 20-2, 24-5, 27-9, 31-2, 34-6, 38-9, 43-8, 50, 52-3, 57-60, 62, 64-71, 73-82, 84-6, 88-92, 94, 97-8; 60:4-5, 7, 9-11, 15-6, 18, 20-1, 23, 25, 29, 31, 33, 35-8, 41, 44-8

#### **Canada Business Corporations Act**

Legislation fees, standardize 5:9-10, 15-6, 19-20, 24, 26

#### **Canada Conciliation Commission dealing with a dispute affecting Maritime Employers Assoc., Ports of Montreal and Quebec City, and International Longshoremens Assoc., Locals 1657 and 1605**

Longshoremen's salaries 19:16

#### **Canada Gazette**

Maritime code exemptions, publication 29:7-8; 30:26-7; 36:9

#### **Canada Shipping Act**

Background 31:19; 36:21  
 Canadian Coast Guard, responsibility 29:25  
 Environment protection 29:20, 26  
 "Foreign state", definition 34:12  
 Intercoastal trade, exemption 29:23  
 Registry provisions 29:12; 30:30  
 Ships  
 Exemptions, annual list 35:7  
 Personnel 36:24-5  
 Title change 36:21  
*See also*  
 Maritime Code

#### **Canada Steamship Lines**

Packet operation 16:23-4; 19:33

#### **Canadian Air Transportation Administration**

Budgetary appropriations 1975-76 15:9  
 Funding program, Western Canada, NWT 2:11-2  
 Public participation 15:12

Cargo classe Arctique II 27:13, 18-20, 21; 28:15, 20, 21; 30:47  
 Construction, arrangements financiers 27:24-7, 31-3; 31:16  
 Sociétés participantes 31:16  
 Tonnage, choix, raison 30:34  
 Construction 15:12; 27:18-20  
 Manhattan, pétrole, transport, possibilité 28:21; 30:50  
 Polaires 26:10  
 Techniques de construction, accords d'échange 27:20, 21

#### **British Columbia Chamber of Shipping**

Bill C-61, consultations, attitude 59:84-9  
 Composition, rôle 59:75  
 Installations portuaires, attitude, consultations 59:86  
 Loi sur pilotage, position 59:77-8  
 Lois, élaboration, consultation 59:75, 83-4, 87  
 Marine marchande canadienne, position 59:85  
 Politique du Canada sur transports, position 59:75-91

#### **British Columbia Council of Marine Carriers**

Bill C-61, position 59:93-4  
 Composition, rôle 59:91  
 Main-d'œuvre qualifiée, difficultés obtention, formation, collège maritime 59:95-6  
 Politique du Canada sur transports, position 59:91-7  
 Ports, autorités 59:92-3  
 Relations avec min. Transports, consultations 59:91-2

#### **British Columbia Railway**

Deuxième voie 43:20, 28  
 Droits de passage réciproques avec CN 43:21  
 Extension vers Nord 43:10  
 Lignes, qualité 43:28

#### **British Columbia Telephone Company**

Achats au Canada 5:15  
 Actionnaires  
 Anglo-Canadian Telephone 5:11, 13  
 Bill S-11, accord 5:8  
 Gouvernement Colombie-Britannique 5:11  
 Bill S-11, actionnaires, acceptation 5:8  
 Capital social  
 Actuel 5:7  
 Appels de versement 5:11-3  
 Augmentation demandée, besoin 5:7, 8, 14-5, 20-1, 23, 26  
 Rapport avec endettement 5:14-5, 17, 22-3  
 Droits payés 5:4, 5, 9-10, 15-6, 19-20, 24-5, 26  
 Motion, rapport à Chambre 5:4, 5  
 Emprunts, capital-actions, rapport 5:9  
 Nationalisation 3:18-9  
 Position, taux fixés par CCT 5:18-9  
 Pouvoirs d'emprunt 5:10-1, 20-1  
 Réglementation fédérale 3:12; 5:12, 15  
 Sociétés connexes 5:21-2  
*Voir aussi*  
 Bill S-11

#### **British Columbia Telephone Company, Loi concernant**

*Voir*  
 Bill S-11



**Canadian Automobile Association**

Bill S-8, statement 45:16-7  
Membership 45:16, 19

**Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**

Bill C-61, statement 30:17-20  
Membership 30:17

**Canadian Coast Guard**

Boarding ships, rights 29:22  
Canada Shipping Act, responsibility 29:25  
College  
Point Edward, N.S., facilities 15:12  
West coast proposed 59:36-7  
Regional offices 29:20-1  
Search and rescue operations 41:21-4; 48:20-3, 38-40;  
49:7-10; 59:6, 14, 29, 56; 60:35  
Ships involved 15:7; 29:17; 59:58  
*See also*  
Search and Rescue Operations, Marine

**Canadian Freight Association**

Rail rates, grain movement 32:6

**Canadian Labour Code**

Licensed ships, application 30:38-9; 31:8-9; 35:14-23  
Comparison, other countries 30:42

**Canadian Lake Shipping Industry Today**

Wheat transportation rates 30:38

**Canadian Marine Transportation Administration**

Budget  
1974-75 12:19-20  
1975-76 15:12  
Canada Steamship Lines, packet operation 16:23-4; 19:33  
Ferry service deficit 12:16-7  
International Conference on Safety of Fishing Vessels, 1976  
15:15  
International Regulations for Prevention of Collisions at Sea  
15:15  
Kingston, Ont., VHF radio station 12:18-9  
Lighthouses  
Manned 59:6, 14, 31-2  
Preservation policy 16:14-5  
Navigational aids 26:8  
Oil pollution prevention 26:9  
Canada Shipping Act 29:20  
Regulations, fines imposed 15:14  
Personnel 16:13  
Registry office  
Computer terminal cost 37:44-5  
Deputy registrar, regional operations 37:37, 43, 45  
Filing system 29:9-10; 31:17; 37:36-8  
Headquarters 29:8-9, 16-7; 31:9-10; 37:35, 42, 49-51  
National Capital Act 37:47-9  
New system, advantages 37:41-2  
Safety, emergency services 15:13  
Sewage regulations, Great Lakes 15:14

**Brooks, Capitaine Jackson, directeur général, Administration de pilotage des Grands Lacs**

Budget dépenses 1976-77 56:5-7, 9, 12-20

**Bunge Corporation**

Élévateur à grain, Québec, location 19:24, 32

**Burbridge, M. F. S., Président, Canadien Pacifique Ltée**

Discussion 20:23, 32-3, 36, 39, 45-51, 54-5, 63-4  
Exposé 20:6-13

**Bureau d'accueil de Prince Rupert**

Installations portuaires, administration, autonomie 60:37-8  
Politique du Canada sur transports, position 60:37-8  
Rôle, activités, prévisions 60:37

**Burges, M. A. W., Directeur, coordination et gestion, Comité fédéral-provincial sur transport dans Ouest, Administration canadienne du transport par voie de terre, min. Transports**

Documents ayant trait aux transports au Canada  
Discussion 25:16-28  
Exposé 25:4-16

**Butler, M. Michael, Agent parlementaire**

Bill S-11  
Discussion 5:10-20, 24-5  
Exposé 5:7-10

**Butler, M. Michael, Conseiller supérieur du Ministère, Politique, planification et projets importants, min. Transports**

Discussion 9:7, 11, 19; 10:29; 14:11-2

**CCT**

*Voir*  
Commission canadienne des transports

**CP Air**

Règle 25 p. 100 41:20

**Cabotage**

Canal Panama, utilisation, tarifs 59:36, 45, 49, 69, 73, 76, 78-9, 81, 94  
Cargaisons, insuffisances, variété 59:89-91  
Commerce intercoûtier, recours navires étrangers 59:33-4, 48, 65, 70, 76-9  
Coût, partage entre gouvernements fédéral, provinciaux 11:10-1  
Déclaration hon. J. Marchand, sept. 1973 32:7-8, 10-1  
Définition, modification par Gouverneur en conseil 29:23  
Différences côtes Est et Ouest 59:65-6  
Entreprises, impôt sur revenu 30:25  
Gouverneur en conseil, pouvoirs 29:23; 30:30  
Importance, objectifs Bill C-61 59:78-9, 82, 88-91  
Mesures encouragement 59:38-9, 42, 47-9, 72-4, 76, 82-3  
Navires britanniques  
Droits acquis, expiration, date 30:7, 30; 32:9; 34:29-30; 59:65  
Privilèges, impact sur industrie navale 30:49

Ships under construction, refitted 16:21-2  
 Stephenville-Labrador liner board mill 26:11  
 Telecommunication services 15:12-3  
 Training, ships' officers, crew 15:14  
 Vessel traffic management systems 15:13

### **Canadian Merchant Marine**

Background 30:43  
 Cost-benefit analysis 37:30  
 Development 29:15-7, 27-8; 31:16-7; 35:9-10, 18; 59:42  
   Arctic waters 36:11  
 Employment incentive 30:27-8  
 Subsidies 59:38-9, 44-5, 48-9, 76, 85

### **Canadian Merchant Marine; Analysis of Economic Potential**

Canadian deep-sea trade 31:5-6  
 Shipbuilding recommendations 31:13

### **Canadian Merchant Service Guild**

Bill C-61, statements 31:4-7; 59:33-5  
 Marine safety, statement 59:32-4

### **Canadian National Railways**

Air Canada ownership 18:34  
 BCR reciprocal running rights 43:21  
 Chartered ships 16:19-21  
 Estimates, Supplementary (A), 1975-76 27:21  
 Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:5; 42:7, 11  
 Expenditures 42:7  
 Financing 42:5  
 MOT research funds 42:11  
 Newfoundland bus service, subsidies 52:11-2; 53:6; 54:4-6  
 Passenger services  
   Barrie-Toronto restored 4:35  
   Employee improvement suggestions 21:42-3  
   Montreal-Deux Montagnes 54:17-8  
   Montreal-Toronto, increase 18:17  
   Ottawa-Kingston bus service 52:16; 53:5  
   Saint-Lambert, Que. 18:29-30  
   TransContinental  
     Loss, 1974 13:14  
     Time extension 53:8-9  
 Personnel  
   Capreol, revenue accounting dept. 49:23  
   Chaleur area, operational redefinition 49:14  
 Prince Rupert line, maintenance 43:8, 10  
 Reorganization 18:10  
 Turbo, high speed demonstration 53:9  
 West Coast access routes 38:17  
   Double tracking expansion 43:6-7  
 Winnipeg piggyback freight terminal 51:4-7, 20-1

### **Canadian Overseas Telecommunication Corp.**

Capital expenditures 27:10-1

### **Canadian Overseas Telecommunication Corporation Act, An Act to amend**

See  
 Bill S-27

Utilisation, impact 32:4-5; 59:65  
 Navires canadiens, nombre 35:9, 10-1, 12, 13; 36:35  
 Permis, obtention, durée 59:89  
 Règlements 32:7-8, 10-1, 12, 15, 19, 26-7; 37:24-6, 27-9  
 Restriction à navires canadiens  
   Commerce intercostier 32:32; 59:33-4, 65-71, 76-7, 79-80, 87  
   Conséquences économiques 32:6, 17-8, 29; 37:54-9  
   Conséquences sur industrie provinces atlantiques 30:12-6, 19, 21, 24-5, 31-2, 37-8; 31:13; 32:5, 6, 7, 8, 11-2, 16-7, 23  
   Sauvegardes promises 32:10-1, 15-6, 20, 24, 26, 27  
   Dispenses Gouverneur en conseil, exemptions 59:70-1  
 Échappatoires 30:30-1  
 Effets sur concurrence 32:19-20, 22-3; 59:70-1  
 Effets sur tarifs de fret 32:28-9  
 Industriels, compensation, besoin 32:13, 16  
 Navires supplémentaires requis, nombre 30:36; 32:18  
 Téléx à hon. Otto Lang, 16 déc. 1975, par hon. R. Hatfield 32:10-1, 14; 34:7-8

### **Cadieu, Bert, député (Meadow-Lake)**

Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
   Commission canadienne des transports 13:31  
 Budget principal 1976-77—Transports 49:22-3  
   Commission canadienne des Transports 52:25-6  
 Documents ayant trait aux transports au Canada 24:37-8; 25:24-5; 33:14-5  
 Politique du Canada sur transports 60:20-1

### **Calgary, Aéroport international**

Construction, retard, raisons 15:10

### **Cameron, Îles**

Pétrole, découverte 28:14

### **Camionnage**

Corridor principal, capacités 24:8  
 Énergie, consommation 40:8-9  
 Frais d'exploitation 9:17  
 Réglementation 24:17, 18, 22; 33:11-2  
 Tarifs  
   Juridiction 18:14  
   Québec 22:27

### **Campagnolo, Mme Iona, député (Skeena)**

Bill C-61 31:9-12, 20  
 Documents ayant trait aux transports au Canada 43:5, 8-10, 21-4, 32

### **Campbell, Mlle Coline, député (South Western Nova)**

Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
 Transports, min. 12:16-8

### **Campbell, M. G. D., directeur, Direction de la sécurité automobile et routière ministère des Transports**

Bill S-8  
 Discussion 44:12-25; 46:8-15, 18-25; 47:9-13, 23, 25  
 Présentation, diapositives, exposé 44:7-10; 46:4-7



**Canadian Pacific Railway**

- American traffic 20:69-70
- Branch lines
  - Kamloops-Golden, B.C. 38:25
  - Regina-Colonsay 4:21
- Capital expenditures forecast 1975-80 20:12, 51-2, 83
- Cash flow 20:12-3, 84
- CTC hearings, improving capacity 4:17-8
- Diesel engines
  - Age 20:11, 80
  - Electrical, comparison 20:54-5
- Employees
  - Engineers' training 20:70
  - Number 20:57, 65
- Freight rates
  - Beef, live and dressed, from Prairies 20:29-30, 66-7
  - Increase proposed 20:13, 42
- Grain transportation
  - Capital investment needs 20:18, 89
  - Cost methodology 20:14-8, 85-7
- Crowsnest Pass
  - Agreement 20:25-8, 61-2
  - Rates 20:34, 39-40
  - Study 20:57-8
- Demurrage costs 20:37-8
- Inflation losses 20:18
- Loss reduction methods 20:23-4
  - Government purchase cars 20:18-9
  - Line abandonments 20:18
  - Unit train system 20:19
- Rates 20:19-20
  - Regina-Thunder Bay, 1897-1974 20:91
  - Selling price percentage, 1895-1974 20:92
  - Terminal incentive, operate at capacity 20:24-5
- Revenues and costs 20:52, 87-8, 90
- Subsidies
  - Branch lines 20:22-3, 59-60
  - Canadian Livestock Feed Board 20:37
- System envisioned 20:40
- Investment, rate of return 20:12, 51, 82
- Labour-management relations 20:56-7, 61, 70-1
- National transportation policy, priorities 20:41-2
- Nationalization 20:50, 62-3
- Operating cost increases 20:11-2, 81
- Passenger service 20:30-1, 36
  - Loss 20:13
  - Montreal commuter service loss, 1974 18:16-7; 20:36-7
  - TransContinental, loss, 1974 13:14
- Productivity 20:10-1, 50-1, 60, 79
- Profits, 1974 20:65-6
- Quebec North Shore rail-ferry service 2:24-5; 4:29-30; 20:63-4, 66
- Rate structure 20:47-9
  - Class 20:28-9
  - CNR 20:55-6
- Stockcars
  - Age 20:11, 82
  - Types, livestock handling 20:67
- West Coast access routes 38:17
- Winnipeg, Man., railway relocation 20:45

**Campbell, John, député (La Salle-Émard-Côte Saint-Paul)  
Président du Comité**

- Bill C-48 9:5-6, 13, 21, 23-4, 30-3; 10:6, 9, 14, 17, 19-22, 27, 31, 34-7, 39, 41-3, 45-50
- Bill C-61 29:5-8, 11, 13-5, 17-31; 30:4, 8-12, 17, 20-8, 33-4, 36-40, 42, 45-52; 31:4, 7, 9, 12, 14-20, 22-6; 32:4, 10-1, 13, 15, 17-8, 20, 22, 24-7, 29-32; 34:7-30; 35:6-23, 25-32; 36:7-8, 10, 12-33; 37:11, 13-27, 29-60
- Bill C-367 8:6-7, 10
- Bill S-8 44:6-7, 10, 12-6, 18, 20-5; 45:4-5, 8-10, 12-28, 30, 32-4, 36, 38, 40-3; 46:4, 7-11, 13, 15-6, 18, 20-2, 24-5; 47:6-29
- Bill S-11 5:7, 10, 15, 17, 19-20, 25-31
- Bill S-18 6:5, 8, 11, 16, 18-9, 24-5; 7:5-6
- Bill S-27 27:7-12
- Budget dépenses 1974-75
  - Commission canadienne des transports 4:5, 18, 24, 27, 29, 32-3, 41-2, 44, 48-9
  - Communications, min. 3:4-5, 13, 23-4
  - Postes 1:8-9, 15, 20, 27, 29
  - Transports 2:5-6, 27, 35-6
- Budget supplémentaire (D) 1974-75
  - Commission canadienne des transports 13:5, 23-4, 27, 36
  - Transports, min. 11:6-7, 11, 15, 17, 19-21, 23-4; 12:4, 7-8, 13, 16, 20, 22, 24-5; 14:5, 20
- Budget principal 1975-76—Transports
  - Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:4, 8, 11, 15, 21
  - Commission canadienne des transports 18:4-5, 31, 37; 20:5-6, 14, 20-1, 36, 42, 49-50, 52, 59, 72
  - Conseil des ports nationaux 19:4-5, 11-2, 14, 23, 37, 41
  - Ministère 15:5, 17; 16:4, 7, 9-11, 14, 18-9, 22, 24, 27
- Budget supplémentaire (A) 1975-76—
  - Transport et Postes 27:12-5, 18, 21, 24, 27-8, 31-4
- Budget supplémentaire (B) 1975-76—
  - Transports 41:5-9, 12, 15-7, 21, 24, 26; 42:4-6, 10-5, 17-8
- Documents ayant trait aux transports au Canada 22:4-5, 7, 16, 19, 30; 23:5, 17, 26; 24:4, 6, 9, 13, 16, 21, 41; 25:4, 9, 16-20, 23, 27, 29; 26:5, 15-6, 19-20, 24; 28:4-5, 16-7, 19-20, 22-4, 27; 33:4, 6, 9, 12-6, 18-9, 21-3, 25-7; 38:11-6, 19-20, 26-7; 39:4, 12-5, 18-25, 27-37; 40:4, 9, 13-6, 18-22; 43:4-6, 8-9, 11-3, 15-8, 21, 23-7, 29-33
- Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:5, 8-9, 29, 33, 46-8
- Politique du Canada sur transports 59:5-8, 10-3, 15, 17-8, 20-2, 24-5, 27-9, 31-2, 34-6, 38-9, 43-8, 50, 52-3, 57-60, 62, 64-71, 73-82, 84-6, 88-92, 94, 97-8; 60:4-5, 7, 9-11, 15-6, 18, 20-1, 23, 25, 29, 31, 33, 35-8, 41, 44-8

**Campbell, John, député (La Salle-Émard-Côte Saint-Paul)  
Vice-président du Comité**

- Budget principal 1976-77—Transports 48:7-8, 13-4, 17, 20, 22-3, 27, 30, 32-4, 37; 49:4, 6-7, 10, 12-3, 15, 17-9, 21-3, 25, 27; 51:4-5, 7-8, 11-2, 14, 20-1, 24, 26, 29-33
- Administration de pilotage de l'Atlantique 55:4, 9, 12, 14, 17-9, 21-2, 30-1, 35-7
- Administration de pilotage des Grands Lacs 56:4, 6-7, 9-10, 12-5, 17, 19-21

**Canadian Pacific Steamships Ltd.**

Bermuda registration 31:5

**Canadian Ports Commission**

Responsibilities 26:14-5

**Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act**

*See*

Bill C-5

**Canadian Radio-Television Commission**

CTC merger 3:12-3

Government policy, enactment 3:9-11

Quebec cablevision franchise 3:10-1

Role 3:14

U.S.A. programs, attitude 3:19-20

*See also*

Bill C-5

**Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association**

Background 30:42

Bill C-61, statement 30:42-4

**Canadian Shipping and Marine Engineering Magazine**

Pilotage Authority, revision 2:8-10

**Canadian Surface Transportation Administration**

Expenditures 1975-76 15:15

Ferry service 15:15

Programs

Highway strengthening 15:9

Western Northland Roadways 2:32; 15:9

Rail line abandonment inquiry 15:16

Road and Motor Vehicle Safety Branch 15:8-9; 44:7-8

Studies 15:16

Urban commuter, transit services 15:16

**Canadian Transport Commission**

Air transportation

Atlantic provinces report, hearings 4:33-4; 52:26-8

Foreign carriers, jurisdiction 52:30

International flights, jurisdiction 13:26-7

Licencing 18:25; 52:27-8

Newfoundland corridor service report 53:6

Policy 18:24

Provincial air carriers 18:12

Rate increases 18:9-10, 22-3, 33

Cost data 18:15

Regional 4:12, 48; 13:29-30

Services required 18:11-2

Skywest Ltd., application 27:15-6, 28-9; 48:32

STOL Program, rates 2:27

Third level carriers 13:28-9

Anti-Inflation Board guidelines, enforcement 54:12-3

Bell Canada

Examination, terms of reference 4:29

Rate increase 4:8

Board of Transport Commissioners 3:13

Constitution 24:5

Administration de pilotage du Pacifique 57:4, 7, 11-2, 14-6, 19, 21-3

Administration de pilotage du Saint-Laurent 55:23, 25, 28, 30

Commission canadienne des Transports 52:4, 8-9, 11, 14, 16, 20, 23, 25-6, 28, 30-1, 33-4; 53:4, 6, 8, 11, 14, 17, 20, 22, 24-5

Conseil des Ports nationaux 50:4-8, 10, 12-3, 15-8, 20-1

**Canada-Cuba**

Accord aérien bilatéral 41:19-20

**Canada Steamship Lines**

Bateaux vapeurs sur Grands Lacs, suppression 16:23-4; 19:33

**Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association**

Bill C-61, exposé 30:42-5

Membres 30:42

**Canadien National, Chemin de fer**

Bill de financement, remplacement 42:5

Charbon, expédition, ligne du nord, rentabilité 60:42-3

Droits de passage réciproques avec BCR 43:21

Gare de wagons rail-route, localisation, conflits avec projets *Manitoba Housing Renewal Corporation*, étude 51:4-7, 20-1

Lignes

(à) double voie, Ouest 43:6-7

Mont-Joli-Matane 11:11

Ottawa-Toronto, tracés, rentabilité, location voie CP 52:14-6

Prince George-Prince Rupert 43:8, 10

Windsor-Québec, amélioration, influence gouvernement 51:21-4, 26

Maritimes

Achat équipement, améliorations service, projets 49:13-4

Baie des Chaleurs, transfert services 49:13-4

Paiements, déficit d'exploitation 41:5, 24-5; 42:5, 7

Port Prince Rupert, expéditions, tarifs 60:40-5

Réorganisation 18:10

Réseau, pentes 43:20

Service comptabilité revenus à Capreol, déplacement 49:23

Services voyageurs

Barrie-Toronto 4:35

Kingston-Brockville-Ottawa, suppression 52:16

Montréal-Toronto, pertes 20:31; 51:21-4, 26

Suppression, remplacé par autobus, autorisation CCT, exemple Terre-Neuve 52:11-2; 54:4-6, 8

Trains banlieue, abandons, hausses tarifs, ligne Montréal-Deux-Montagnes 54:17-8

Transcontinental 13:11; 49:23-4; 52:5, 17-8, 20-1; 54:8

Durée trajet, cause réparation voies 53:8-9

Subventions 13:12, 14; 48:28; 49:23-4

Système réservations 52:5-6

Taux occupation été 52:8-9

Subventions, lignes secondaires, service voyageur 13:8-9

Tarifs, demande hausse, Terre-Neuve, position, Comité transports ferroviaires 52:11-2; 54:5-6

Trains LRC, essais, coût installation 13:36; 51:23-4



- Consumer interest 4:31
  - CRTC merger 3:12-3; 5:19
  - Decentralization 24:39-40
  - Estimates
    - Main 1974-75 4:5, 48
    - Supplementary (D) 1974-75 13:3, 5-6, 36
    - Main 1975-76 18:4; 20:20, 72
    - Supplementary (B) 1975-76 41:6, 24-5
    - Main 1976-77 52:4; 53:4; 54:4
  - Expenditures increased 18:25-6; 41:24
  - Ferry service
    - B.C. study 4:39
    - Foreign subsidized 4:39
    - Nfld.-N.S. jurisdiction 4:34
    - Rail rates, jurisdiction 54:6-7
  - Grain transportation activities 25:9-10, 34; 52:31
    - Hall Commission 53:17
    - Snively Commission 53:16-7
  - Information, Members of Parliament
    - Policy 4:32-3
    - Press notification preceding 4:10-1
  - Marine transportation
    - Canada Gazette*, publish permits 36:9
    - Regulate 32:22
    - Ships, licencing foreign 29:13; 30:7, 32, 39-40; 32:8
  - National Harbours Board, control 18:30-1
  - National Transportation Act, research 4:37-8
  - Personnel, salaries 18:31
  - Powers 24:8-9
  - Railways
    - Agreed charges, control 4:26-7
    - Barrie-Toronto service, restored 4:35
    - Branch line abandonment
      - Commissions 4:22; 18:5-6
      - Costs 4:19-21
      - Hall Commission involvement 53:17; 54:15-6
    - Branch Line Inventory Program (BLIP) 25:9
    - Brandon Project 4:19
    - Cost data 9:7, 9-10, 14-5; 10:9; 18:14-5
      - List of orders 9:34-47; 10:9-11
    - CPR hearings, improving capacity 4:17-8
    - Crossings, snow removal costs 4:21-2
    - Ernestown, Ont., accident, report 13:6-8
    - Freight rates
      - Appealed 12:15-6; 13:17-8, 27-8
      - Freeze, involvement 4:12-4; 9:12
      - Study 10:18-22
    - Grade Separation Fund 4:31-2; 13:30
    - Maintain service, payments 41:24-5
    - Maintenance surveillance 4:21, 47; 53:17-9
    - Passenger services
      - Hearings 41:26; 42:7; 52:4-5, 7, 16-8, 28-9; 53:11-2; 54:4, 13-5, 20-1
      - Losses, 1973 25:27
    - Railway Relocation and Crossing Act, involvement 4:16-8, 27-8, 40
    - Routing, alternate 54:9-10
    - Safety 53:17-20
      - Projects 18:13
      - Studies 4:36-7, 40, 46
    - Trains zones frontalières, accords avec ConRail 52:31-2
    - Traversiers, juridiction, tarifs, Terre-Neuve 54:6-7
    - Turbotrain
      - Liaison Toronto-Montréal, coût, vitesse, sécurité 51:13-4, 23-4, 26; 53:9-10
      - Transport voyageurs par autobus 53:5
      - Voies désaffectées, utilisation terrain 52:25-6
- Canadien Pacifique, Chemin de fer**
- Actifs 20:65
  - Bétail, transfert 20:67
  - Céréales, transport
    - Coûts, revenus 20:16-7, 25-6, 107
    - Projection, 1980 20:17, 18, 108
    - Investissements nécessaires d'ici 1980 20:18, 109
  - Coopération avec municipalités 20:44-5, 63-4, 66
  - Coûts, méthode de calcul 20:14-6, 105-6
  - Crowsnest Pass, accord, avantages initiaux 20:25-8
  - Électrification, étude 20:54-5
  - Employés
    - Nombre 20:57
    - Retraite 20:70-1
  - Investissements
    - Bénéfices 20:12, 42, 51-2, 102
    - 1976-80 20:12, 52, 103
    - Capitaux, sources 20:13, 104
  - Ligne Ottawa-Toronto, location voie à CN 52:14-6
  - Matériel
    - Remplacement, coût 20:11-2, 101
    - Vieillessement 20:11, 100
  - Mécaniciens, formation 20:70
  - Nationalisation, commentaire 20:50, 62
  - Productivité, amélioration
    - 1969-73 20:10, 99
    - Procédés 20:10-1
  - Profits 20:65
  - Relations patronales-syndicales 20:56-7
  - Réseau, pentes 43:20-1
  - Service-voyageurs 20:30-1, 36-7
    - Transcontinental 13:11, 12; 20:30; 48:28-30; 49:5; 52:5, 17-8, 20-1
    - Déficit, subventions 13:14; 48:28-30
    - Système réservations 52:5-6
  - Tarifs, augmentation, consultation avec CN 20:55-6
  - Tarifs de fret
    - Augmentation horizontale 20:28-9
    - Facteurs 20:47-9
    - Hausses demandées 18:8
    - Taux de catégorie 20:29
  - Tarifs de passagers, Montréal, banlieue 18:7, 8, 16-7
  - Transport maritime, navires sous pavillon étranger, coûts exploitation 59:48-9
  - Traversier Digby-Saint John, vente 12:17
  - Traversier-rail, Côte-Nord, projet 2:24, 25; 20:64-5, 66
    - Permis 2:25; 4:27-8
  - Voies ferrées abandonnées
    - Droit de passage, *Marathon Realty* 52:24-5
    - Emplacement, vente 20:54; 52:24
  - Wagons à deux ponts 20:67

Service, insure adequacy 4:30, 45; 18:17

WEOC, safety regulations 4:37

#### Reports, studies 18:33

Air Canada ownership 18:35

Airline productivity 18:21-3

AMTRAK 18:37

*Commodity Traffic Flows* 20:6

Grain handling 4:42-3

Newfoundland surface transportation 13:18-21; 53:20-1

Passenger transportation, rail, air 18:19; 52:4

Role 4:5, 47-8; 24:26-7

Telephone rates, indexation 3:15-6

#### Transport Ministry

Recommendations 52:33-4

Role 4:5; 24:12-4

Trucking industry, jurisdiction 18:13-4

Victoriaville containers 4:32-3

*See also*

Bill C-5

#### Canadian Wheat Board

##### Grain

Domestically shipped, percentage requirement 30:21

Storage Incentive Program 60:12-3

Marketing cost 1967-71 20:21-2

Transportation rates, regulate 30:38; 59:80

*See also*

Grain Transportation

#### Canals

*See*

St. Lawrence Seaway Authority

#### Carlile, J. C., Vice-President, British Columbia Telephone Co.

Operations 5:11-5, 18-23, 26

#### Carter, Walter C., M.P. (St. John's West)

Main Estimates 1975-76—Transport—Canadian Transport

Commission 16:19-23

#### Clarke, L., Acting Manager, Financial Administration, Toronto Area Airports Projects, Transport Ministry

Training institute, Cornwall, Ont. 16:9

#### Cloutier, S., Deputy Minister, Transport Ministry

##### Estimates

Supplementary (A), 1975-76 27:13, 19-20, 29

Supplementary (B), 1975-76 41:8, 16-7; 42:4-5, 10

Main, 1976-77 48:27-8

#### Coal

Alberta to Ontario, tonnage 1990 22:11; 40:10

B.C., northern route 43:12-3

Demand 40:6

Prince Rupert, B.C., shipment, costs 38:23-5; 43:8-10, 22, 27; 60:42-3

Provincial policies 38:20; 43:7

Railways handling method 2:17

Roberts Bank, B.C., shipping 4:28-9; 20:60; 38:22; 43:12; 59:80

#### Cap-de-la-Madeleine, Qué.

Quais Wayagamac, Saint-Maurice, état 2:36

#### Carlile, M. J. C., Vice-président, Administration, British Columbia Telephone Company

Bill S-11 5:11-5, 18-23, 26

#### Carter, Walter C., député (St. Jean-Ouest)

Budget principal 1975-76—Transports

Commission canadienne des transports 16:19-23

#### Cast Beaver, navire

Échouement, circonstances 2:8

#### Centre de développement des transports

Activités, orientation 15:16-7; 39:4

Budget 1975-76 15:16

Méthodes nouvelles, étude 22:29; 48:11

Projet ADAC, gestion 39:4; 49:11

Réalisations 14:14-5

#### Céréales, grains

Capacité manutention, étude 60:9-11, 16, 18, 21-2

Commission canadienne blé, Commission canadienne grains, rôle 60:5, 9-13, 15-9, 22-3, 25

Droits de magasinage, frais connexes 20:34

##### Élévateurs

Fonctionnement 24 h./j. 20:24-5, 38, 51, 60-1

Système, transformation 25:6-7

Terminaux intérieurs 14:5, 6; 20:40-1; 25:12

Frais de surestaries, comparaison Est, Ouest 20:37-8; 60:8

##### Manutention

Arrêts de travail, impact 25:21

Problèmes 25:6-7

##### Marché, prévisions 25:7

Prince Rupert Grain Co-ordination Committee, rapport, accueil 60:11-2

Syndicat manutentionnaires, fusion avec syndicat débardeurs 59:15-6

##### Transport

Études de microrationalisation 25:8

Hiver 4:42, 46; 25:7; 51:16-7

Matériel utilisé, responsables 50:14-5

Mesures spéciales, grève débardeurs de Vancouver 14:6-7

Ministère des Transports, apport 25:7-8

Problèmes 43:13

Solutions 43:13-5

Situation actuelle 25:4-7, 31; 60:16-9, 21

Système, évolution 20:40-1

Système gestion automatisé SYSPAC 4:43; 43:4

Tarif spécial, disparition, effets 50:19-20

(par) Voie maritime, coût 17:16-7

Wagons, voyage complet, durée 20:34-5

##### Transport ferroviaire

Coûts, revenus 20:7, 9, 16-8, 21-2, 23-4, 52, 59-60, 95, 107; 51:16-8; 52:31; 53:14-7; 54:15-6

Conseil des grains du Canada, estimation 20:21-2

Facteurs 25:24

Système de rechange 20:18-9, 23, 110

Subventions 52:31



Thunder Bay, development 2:15-6  
 Transportation 40:10-1; 43:11  
 Marine 26:6  
 Vancouver, B.C., handling 38:19, 23

### **Coast Ferries Ltd.**

Government loan 42:14-5

### **Coasting Trade**

Atlantic region, shipping percentage 32:18  
 Availability  
   Canadian vessels 35:8, 10-3; 36:34  
   Notice 30:18, 22-3, 32; 35:8  
 Bill C-61  
   Cost-benefit analysis 32:5-6; 37:29-30, 55  
   Northern impact 31:9  
   Provisions 29:24-5  
 British Commonwealth Merchant Shipping  
   Agreement 30:7, 18; 32:7, 24; 34:29-30  
 Canadian monopoly 32:19-20  
 Definition 30:6-7; 32:32  
 East-west differences 59:65  
 Exemptions 29:23, 30-1; 32:15-6  
 Grandfather rights 30:7; 32:9, 16; 35:10, 12  
 Great Lakes-St. Lawrence system 30:31, 36-7; 32:22-3; 36:35  
 Labour standards 35:15-23  
 Penalties 30:32  
 Rates, increases 30:31-2; 32:20; 36:34-5; 59:50  
 Regulations 37:24-7  
   Atlantic provinces, consultation 37:27-9  
 Restrictions  
   Commonwealth exemption 32:4-5; 36:34  
   Work creation 30:11-2; 32:6  
 Ships  
   Qualifying, number 36:34  
   Sufficient number 29:16; 30:36; 35:9; 36:35  
   *See also*  
 Bill C-61  
 Marine Transportation  
 Report of Inquiry on Coasting Trade of Canada and related Marine Activity, 1970  
 Royal Commission on Coasting Trade, 1954

### **COGEMA**

Baie Comeau, Que., dock, ferry 2:24-5; 20:64

### **Collenette, D. M., M.P. (York East)**

Documents entitled "Transportation Policy . . ."; "... Inter-City Passenger Movement . . ."; "... Freight Transportation . . ." 21:21, 26, 35  
 Documents relating to transportation in Canada 26:24-5  
 Supplementary Estimates (D) 1974-75  
   Canadian Transport Commission 13:31-3  
   Transport Dept. 14:9-11  
 Main Estimates 1975-76—Transport—Canadian Transport Commission 18:16-8; 20:30-2  
 Supplementary Estimates (A) 1975-76 27:13, 21-4, 31

Subvention aux voies secondaires 20:22-4  
 Tarif, 1897-1974 20:19, 111  
 Tarifs de l'Est 51:14-6; 56:20  
 Trains-blocs, trains unitaires, utilisation 50:20; 51:14-7  
 Wagons, utilisation, taux 25:21-2; 51:14-7; 60:16-7, 21  
 Transport routier 14:5-6  
*Voir aussi*  
 Vancouver, port

### **Charbon**

Transport 40:6, 10  
 Alberta-Ontario, volume 22:11; 40:10  
 Colombie-Britannique-Alberta, coût définitif 9:7  
 Côte Ouest 38:19; 40:10-1; 43:8-9  
   Chemin de fer, possibilités 38:22; 43:27; 60:42  
   Ports, évaluation 38:22-3; 43:12, 13; 60:42  
 Coût 38:23  
 Nord de la C.-B. 43:27-8  
 Port Prince Rupert, ligne du nord CN 60:42-4  
 Trains unitaires, expéditeur, avantages 4:14, 15  
 Vers Est, coût 4:40-1  
 Via Thunder Bay 2:15, 16  
 Wagons-trémies ouverts, problème 2:17; 4:28-9; 13:13-4  
 Utilisation 40:6

### **Charlo, N.-B.**

Aéroport, amélioration 15:10; 49:13, 15

### **Châteauguay, Qué.**

Demande rétablissement ligne  
 Valleyfield, Adirondack, Windsor Station 20:52-3

### **Chemins de fer**

Accidents, nombre, 1973, 1974 4:7; 48:26  
 CN, CP  
   Répartition service, concurrence, double emploi 48:26-7; 49:22-3; 54:8-9, 17  
   Revenus et tonnes—milles par groupes de denrées 20:7-8, 95  
   Revenus, 1973 20:7, 93  
   Revenu moyen par tonnes-milles, 1968-73 20:8, 96  
   Voies, entretien, améliorations 53:18-20  
 Canyon du Fraser, problème géologique 43:18  
 Déraillements  
   Causes 4:7-8; 49:24-5  
   Nombre 4:7; 48:26  
 Dynamisme 20:43-4  
 Électrification 40:6, 9, 12, 13-6; 43:7  
 Équipement, production locale, capacité 24:28-9  
 Frais d'exploitation  
   Commission d'étude 18:6, 7  
   Demande de renseignements, Ministre, pouvoirs discrétionnaires 10:38, 39, 41-6  
   Demandes du Ministre, délai 9:17  
   Divulgaration à Ports nationaux 9:26-7  
   Lettres de promesses du CP, CN 9:10, 12, 15; 10:44  
   Ordonnances par CCT 9:7, 14, 20, 22-3, 25-6, 35-47  
   Liste chronologique 9:34

### **Collenette, D. M., M.P. (York East), Committee Vice-Chairman**

Bill C-61 29:19; 31:18-9; 35:31; 36:10, 19; 37:59  
 Documents relating to transportation in Canada 38:15; 40:18-20  
 Supplementary Estimates (A) 1975-76—Transport and Post Office 27:13, 21-4, 31  
 Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 42:5-6, 8  
 Main Estimates 1976-77—Transport 51:12-4, 25-6, 30  
   Canadian Transport Commission 53:8-11; 54:4, 7, 12-3, 16-7, 19-20, 22-3  
   National Harbours Board 50:21  
   St. Lawrence Seaway Authority 58:4, 9, 11, 14, 16-7, 19-25

### **Commission of Inquiry to Study Rail Line Abandonment on the Prairies**

Background 25:13, 42, 44; 38:25; 42:14  
 Branch Line Inventory Program (BLIP), information 25:9  
 Costing data 53:14-5  
 Crowsnest Pass rate 25:19; 42:8  
 CTC involvement 53:17; 54:15-6  
 Expenditures 42:8  
 Hearings 25:18-9  
 Labour interruption costs 25:21  
 Premises 25:19  
 Railway line  
   Abandonment 18:5-7; 22:5; 25:4  
   Gaps investigated 25:24-5  
 Recommendations 25:11-2, 38  
   Supplementary 25:12-3, 40  
 Report, submission date 25:19-20; 42:8; 54:15  
 Terms of reference 25:10-1, 36  
 Transportation policy, adaption 25:25-6

### **Commission on the Cost of Transporting Grain by Rail**

Background 25:14-5, 58  
 Consultations, hearings 25:15, 60, 62  
 Crowsnest Pass rates 25:22-3, 25-7; 42:8  
 CTC involvement 53:16-7  
 Grain transportation 24:27; 25:4; 38:25  
 Railway costs 25:24; 52:18-9; 53:15  
 Report submission date 25:20; 53:11; 54:15  
 Terms of reference 25:13-4, 46-56

### **Commonwealth Shipping Agreement**

*See*

British Commonwealth Merchants Shipping Agreement

### **Communications Dept.**

Estimates 1974-75  
   Vote 1—Operating expenditures 3:4, 23  
   Vote 5—Capital expenditures 3:4, 23  
 Telecommunications  
   Awareness branch 3:20-1  
   Development 3:20  
   Provincial negotiations 3:18  
 Telephone service aid, disadvantaged areas 3:21-2

Pertes, dédommagements 52:11  
 Provinces, accessibilité 9:27-8; 18:15  
 Provinces, demandes 9:6, 7, 9-10, 14, 22-3  
 Satisfaction 9:10

Renseignements 10:36; 18:7, 14-5; 48:28-9  
   Confidentialité, accès 9:8, 17, 19; 10:46-8; 48:14  
   Répartition 10:9

#### **Gares**

Amélioration 42:6  
 Entretien 13:32; 14:10-1  
 Gare wagons rail-route CN localisation, conflit avec projets *Manitoba Housing Renewal Corporation*, étude 51:4-7, 20-1

Installations, détérioration 25:23

Itinéraires, choix, coûts, étude CCT 54:9-10

#### **Lignes**

Abandonnées, utilisation à autres fins 13:21-2, 31-2; 16:15; 18:28-9; 20:54; 25:12; 48:13-5; 49:22-3; 52:23-6

Corridor Windsor-Québec, Montréal-Toronto, améliorations 51:21-4

Déplacement, transport produits dangereux dans zones peuplées 54:18-9

Entretien 4:20; 49:13-4

Halifax-Montréal, tarifs, maintien services passagers 9:32-3; 49:13-4

Raccordement 24:37-8

#### **Relocalisation**

Études 15:15

CCT, pouvoirs 4:17, 18; 52:23-5

CCT, rôle 4:17, 28

Suppression, recommandations

Commission Hall 49:22-3

#### **Lignes secondaires, Prairies**

Colonsay, Sask. 4:21; 25:20

Entretien 4:20-1; 13:15, 31; 14:6

État matériel 25:4-6

Fermeture 4:19-21; 11:17; 13:24, 31; 25:20-1

CCT, pouvoirs, étude impact social, économique 4:19-20; 14:6

Commission Hall 16:24-5; 18:5; 25:12; 53:14-7

Coûts, évaluation 25:24

Délai entre demande et obtention permis 4:22-3

Études à entreprendre 12:14-5; 13:16-7; 15:16; 18:5

Impact sur collectivités locales 25:7

Subventions, arrêt 4:23

Meadow Lake, Sask. 25:24-5

Non protégées 25:20

Programme d'inventaire (BLIP) par CCT 25:9-10, 20

Réévaluation 11:17-8; 12:14-5; 13:15-7; 18:5

#### **Réfection**

Coût 25:9, 26, 27

Nombre de milles 25:27-8

Subventions 4:44-5; 13:6, 8, 14

Coûts, examen 13:9-10

Ventilation, Ouest du Canada 13:15

Main-d'œuvre, coût 13:15

Matériel, renouvellement 2:18; 49:13

Ordonnances reçues de CCT 9:7, 14, 20, 22-3

Ouest



**Commuter Services***See*

Railways. Passenger services

**Condon, J. Lawrence, M.P. (Middlesex-London-Lambton)**

Main Estimates 1976-77—Transport

Atlantic Pilotage Authority 55:12-3

Canadian Transport Commission 52:28-30

**Cook, R., National President, Canadian Merchant Service Guild**

Bill C-61

Discussion 31:7-17

Statement 31:4-7

**Côté, Florian, M.P. (Richelieu)**

Bill C-61 29:19-21

Main Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 4:31-2

**Council of Maritime Premiers**

Bill C-61, reaction 37:26-9, 53-4

Letter to Hon. Otto Lang 32:10-1, 14; 34:7-8

**Coyne, J. M. Parliamentary Agent**

Bill S-18 6:11-4, 19-21, 25

**Crouse, Lloyd R., M.P. (South Shore)**

Bill C-61 29:14-8

**Crown Corporations**

Initiate regulatory action 4:6

**Crowsnest Pass Freight Rates***See*

Railways. Freight rates

**Customs Act**

Regulations, new 59:76

**DAR***See*

Railways. Dominion Atlantic Railway

**DND***See*

National Defence Dept.

**DREE***See*

Regional Economic Expansion Dept.

**Darling Report***See*

Report of Inquiry on Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970

**Davey, J. M., Special Adviser to the Minister, Transport Ministry**

Bill C-48 10:7-8, 21-2, 27, 40-1

Ashcroft-Clinton, voie de traverse 43:18-20, 25-8

CN, BCR, droits de passage réciproques 43:21

Capacité 43:20

Entretien 4:37

Facteur émotionnel 20:33-4

Lignes, dédoublement 43:6-7, 20, 28

Prince George-Prince Rupert, voies, capacité 43:22

Réseaux CN, CP, utilisation conjointe 43:20-1, 28, 32

Taux de fret discriminatoires 4:23-5

Priorités 20:41-2; 48:34-5; 49:13

Productivité 20:50-1

Rentabilité, relation avec grosseur entreprise 20:50, 60; 48:16, 26; 49:23

Réseaux

(de) Base 11:17-8; 25:12

Intégration dans provinces Maritimes 10:25-6

Modernisation, frais 2:13-4

Partage 20:63

Utilisation, Ouest 22:7

Rôle, unité canadienne 20:42-3; 49:5

Sécurité 20:32-3

CCT

Étude réalisée 13:30, 33; 18:4-5; 52:33; 53:9-10, 17-8

Rôle 4:6; 49:24; 53:17-20

Comité consultatif, création, composition 4:7; 53:18

Disque lumineux sur wagons 18:13

Employés, système de surveillance 13:7-8

Ernestown, Ont., accident 13:6-8

Lignes, entretien, problème, cause 4:47; 13:33; 49:24-5; 53:17-8

Passages à niveau, signaux, examen CCT 53:4, 9-10

Problème majeur 18:5

Recommandations, application 4:36-7, 40

Services

Amélioration, aide financière, contrôle qualité 51:12-3; 52:4-5, 9; 53:22-3; 54:10-1

De banlieue, fonds, abandon 51:25-6; 54:17-8

Suppression articles loi, répercussions pour provinces Atlantique 48:17-9; 50:19-20

Tracé Ashcroft-Clinton, C.-B. 43:18-20

Trafic, 1973 20:7, 93

Répartition 20:7, 94

Train du Nord (Laurentides) 11:22; 14:8-9

Train rapide, Turbo, liaison Toronto-Montréal, coût, vitesse, sécurité 51:13-4, 23-4, 26; 53:9-10

Trains LRC 13:35; 15:17; 21:31, 151; 39:30; 48:36; 51:23-4

Trains transcontinentaux, symbole national, maintien, rôle CCT 48:28-30, 35-6; 49:4-6; 51:27-8; 52:16-8; 54:10-1, 17

Trains unitaires (rames)

Effets sur voies ferrées 20:32-3

Utilisation 51:14-7

Transport céréales, utilisation trains-blocs 50:20

«Transport interurbain au Canada», document 54:10

Vibrations 13:12, 13

Voies ferrées, état, réparations, pouvoirs CCT 48:26

Wagons

Achat, catégories 48:14-5; 52:20

Déplacement, contrôle 14:6

Location 24:28, 29; 48:14-5

Taux occupation 52:20, 29

Curriculum vitae 16:5

Transportation policy 21:9, 36-8, 40-4; 22:5, 16-29; 23:4-26; 24:4-30, 33-40; 25:4, 9, 16-7; 26:5, 19, 26-8

**Davies Capt. G. J., Head, Maritime Code Development, Coast Guard, Transport Ministry**

Bill C-61 35:9; 36:16, 28, 31-2

Letter from J. R. F. Hodgson, CTC 36:34-5

**De Bané, Pierre M.P. (Matane)**

Bill C-48 9:8-9, 25; 10:20, 29, 34-5, 43, 47, 49-50

Bill S-11 5:25-7, 29-31

Documents entitled "Transportation Policy..."; "...Inter-City Passenger Movement..."; "...Freight Transportation..." 21:28-9

Documents relating to transportation in Canada 25:9; 26:27  
Main Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 4:26, 29-31, 46-7

Communications Dept. 3:20-1

Post Office 1:26-7

Transport 2:23-7

Supplementary Estimates (D) 1974-75—Transport Dept. 11:11-3

Main Estimates 1975-76—Transport—St. Lawrence Seaway Authority 17:11, 18-9; 20:55, 63-6, 71

**de Havilland Aircraft of Canada Ltd.**

STOL aircraft 39:6, 10, 13-4

Jet development 39:19

**Desjardins Report**

Background 2:27-9

Cost 2:31

Laurentian Pilotage Authority, language recommendations 2:7-9

**Dickson, C., General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission**

Bill C-61

Discussion 32:11-29

Statement 32:4-11

**Dinsdale, Hon. W. G., M.P. (Brandon-Souris)**

Main Estimates 1974-75

Communication Dept. 3:9-11

Post Office 1:10-1, 13-4, 27-9

Main Estimates 1976-77—Transport 49:10-2

**Dominion Marine Association**

Background 30:28

Bill C-61, brief 30:28-33

Canadian Lake Shipping Industry Today 30:38

Great Lakes Pilotage Authority, complaint 56:17

**Douglas, C., M.P. (Bruce-Grey)**

Bill C-61 30:36-7, 51; 36:13; 37:41, 49-50

Bill S-8 45:21-2

Documents entitled "Transportation Policy . . ."; "... Inter-City Passenger

Utilisation, pénurie 20:51, 60; 25:21-2; 48:26; 52:20; 60:9-11

Zones frontalières, accords Canadien National et ConRail 52:31-2

*Voir aussi*

Déplacement des lignes de chemin de fer, Loi Transports ferroviaires

**Chemins de fer, Loi modifiant Loi sur**

*Voir*

Bill C-48

**Churchill, Man., Port**

Avenir 23:22-3; 28:26-7

Élévateur, administration 19:24-5

Installations, améliorations, montants dépensés 26:11; 42:8-9

Programme réfection 15:8; 19:5-6

Relations de travail 19:7

Saison d'ouverture, prolongation, efforts 19:8

Services, redevances 19:7

Soufre, expédition 19:6

**Clarke, M. J. Y., Chef de cabinet auprès sous-ministre, min. Transports**

Institut de formation des transports, Cornwall 16:9

**Clinton-Ashcroft, C.-B.**

Liaison, travaux 23:23

**Cloutier, M. Sylvain, Sous-ministre, Transports**

Budget supplémentaire A, 1975-76 27:13, 19

Budget supplémentaire B, 1975-76 41:8, 16-7; 42:4-5, 10

Budget dépenses 1976-77 48:27-8

**Coast Ferries Ltd.**

Aide du gouvernement fédéral 42:15

**Code canadien du travail**

Industrie maritime, application 30:39, 42; 31:8-9, 10

**Code maritime**

Application

Exemption, fardeau de la preuve 37:19-22

Ministère responsable 29:25

Navires exclus 34:17; 36:25-30

Passage de navires 26:30-3

Environnement, protection, mesures 29:19-20

Mesures législatives additionnelles

Présentation, temps prévu 29:12

Rédaction 29:12

Préparation, monde de la navigation, apport 29:6, 12-3; 59:35

Règlements, élaboration 32:15, 19

Provinces atlantiques, rôle 32:7-8, 10-1, 12, 26-7; 37:24-6, 27-9, 53

**Code maritime, Loi**

*Voir*

Bill C-61



- Movement ..."; "Freight Transportation ... " 21:13, 20-1, 25
- Documents relating to transportation in Canada 24:21-4; 26:27; 33:25-6; 39:12-5
- Main Estimates 1975-76—Transport
- Canadian Transport Commission 18:11-3, 33-4; 20:68-9
  - National Harbours Board 19:21-2
- Main Estimates 1976-77—Transport 51:18-20, 29-32
- Atlantic Pilotage Authority 55:18-9
  - Canadian Transport Commission 53:22-4
  - Pacific Pilotage Authority 57:9, 11-4
- Transportation Policy in Canada 59:28-9, 36-8, 52-3, 64, 73-4

#### **Duclos, Louis, M.P. (Montmorency)**

- Bill S-11 5:26
- Documents entitled "Transportation Policy..."; "...Inter-City Passenger Movement..."; "...Freight Transportation..." 21:12
- Main Estimates 1975-76—Transport
- National Harbour Board 19:23

#### **Dunan, Wilson J., President, Pacific Trollers Association**

- Marine navigational equipment, safety 59:7-15

#### **Dussault, M., Director, Marine Pilotage, Transport Ministry**

- Laurentian Pilotage Authority 2:29-31

#### **EDC**

- See*
- Export Development Corp.

#### **EPA**

- See*
- Airlines. Eastern Provincial Airlines

#### **Ellis, J. R., M.P. (Hastings)**

- Bill C-61 30:4
- Bill C-367 8:8-9
- Documents relating to transportation in Canada 24:17-9
- Main Estimates 1974-75—Post Office 1:18-20
- Supplementary Estimates (D) 1974-75
- Canadian Transport Commission 13:6-8
  - Transport Dept. 11:19-21; 12:8, 18-9; 14:13-6, 18-20
- Main Estimates 1975-76—Transport
- Canadian Transport Commission 18:35-6
  - Department 15:5; 16:10-4

#### **Energy**

- Demand 40:5
- Electricity 40:6
- Natural gas 40:6
- Transportation consumption 40:4, 7-9
- Air, short/long-hauls 42:12-3
  - Automobiles 42:13
  - Conservation 48:11
  - Freight 22:6-7, 35
  - Petroleum conservation 40:9, 19-20
- See also*
- Transporting. Energy commodities

#### **Cogema, plan**

- CP, attitude 11:12; 20:64

#### **Collenette, D. M., député (York-Est), Vice-président du Comité**

- Bill C-61 29:19; 31:18-9; 35:31; 36:10, 19; 37:59
- Budget supplémentaire (B) 1975-76
- Transports 42:5-6, 8
- Budget principal 1976-77—Transports 51:12-4, 25-6, 30
- Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:4, 9, 11, 14, 16-7, 19-25
  - Commission canadienne des transports 53:8-11; 54:4, 7, 12-3, 16-7, 19-20, 22-3
  - Conseil des Ports nationaux 50:21
- Documents ayant trait aux transports au Canada 38:15; 40:18-20

#### **Collenette, D. M., député (York-Est)**

- Budget supplémentaire (D) 1974-75
- Commission canadienne des transports 13:31-3
  - Transports, min. 14:9-11
- Budget principal 1975-76—Transports—
- Commission canadienne des transports 18:16-8; 20:30-2
- Budget supplémentaire (A) 1975-76
- Transport et Postes 27:13, 21-4, 31
- Documents ayant trait aux transports au Canada 26:24-5
- Documents intitulés «Politique des transports...»; «... transport interurbain des passagers...»; «... transport de marchandises...» 21:21, 26, 35

#### **Colombie-Britannique, Province**

- Charbon, exportation
- Ligne ferroviaire et port utilisés 43:9, 12-3
  - Sukunka 43:9
- Ports, développement 26:12
- Système téléphonique, nationalisation 3:18-9, 22-3
- Traversiers, aide 42:14-5

#### **Colza**

- Prix, décision gouvernement 48:23
- Tarifs de fret 12:15-6; 13:17-8; 14:16-7; 23:21
- CCT, étude 13:17-8

#### **Comité des transports de la Chambre de commerce**

- Bill C-61, accueil 59:65-74
- Chemins fer, concurrence 59:65-71
- Politique du Canada sur transports, position 59:65-74

#### **Commerce international**

- Comité d'experts, étude 36:16

#### **Commission canadienne des transports**

- Activités 25:9-10, 35
- Administrations de pilotage, demandes hausse tarifs, décisions 55:5-6, 14-5, 24; 56:4-5
- Audiences, service ferroviaire passagers, recommandations 41:26; 49:13; 52:4-7, 17-8, 26, 33; 53:11-2; 54:4, 8-11, 14-6

## Energy, Mines and Resources Dept.

Transport Dept., co-operation 40:12

## Environment Dept.

Alert Bay, B.C., small boat harbour 59:62-3

Patrol vessels 59:56, 58

Small harbours, involvement 26:18

## Evans, Commander R. A., Policy Planning Division, National Defence Headquarters

Bill C-61 36:26-7, 29

## Evans, Peter V. O., Chairman, Pacific Pilotage Authority

Estimates, Main, 1976-77 57:4-23

## Export Development Corp.

Shipbuilders, subsidies 29:13-4

## Fairweather, Gordon, M.P. (Fundy-Royal)

Bill C-61 32:26-7

## Federal-Provincial Committee on Atlantic Region Transportation

Monitoring shipping 32:11, 14-5

## Federal-Provincial Conference on Communications

Background 3:5-7

## Fellis, Maurice, Co-Director, B.C. Chamber of Shipping

Pilotage Act 59:77-8

## Ferry Services

Bell Island-Portugal Cove, Nfld. 4:34-5; 52:12

Chartered ships 16:19-21

Coast Ferries Ltd., loan 42:14-5

CTC

B.C. study 4:39

Foreign subsidized 4:39

Rail rates, jurisdiction 54:6-7

Digby, N.S.-Saint John, N.B. 12:17-8

Gaspe-North Shore, Que.

CNR project 11:11-2

CPR-Quebec North Shore Co. 2:24; 4:29-30; 20:63-4, 66

Intraprovincial 11:9-11; 26:28

Newfoundland-Nova Scotia 4:34; 10:26-7; 23:18

Northland Shipping, B.C., subventions 13:5

P.E.I. 10:26-7

Rates

Approval 52:12-3

Freeze 11:9

See also

Canadian Surface Transportation Administration

## Fishing Industry

Herring fleets, safety 59:11-2, 41

MOT regulations, consultations 59:24-6; 60:29-30

Vancouver harbour facilities 59:54-5, 57-8, 62-3

Vessel licence limitation 59:61-2

Autonomie 24:13

Bell Canada traitement accordé 3:13; 4:9-10

Budget principal 1974-75

Crédit 70—Dépenses fonctionnement 4:4, 5, 48

Crédit 75—Subventions et contributions 4:4, 5, 48

Budget supplémentaire (D), 1974-75

Crédit 75d—Contribution 13:4, 5-36

Rapport à Chambre 13:3

Exposé, hon. E. Benson 13:5-6

Budget dépenses 1975-76

Crédit 80—Dépenses de fonctionnement 18:3, 4; 20:3, 20, 72

Crédit 85—Subventions et contributions 18:3, 4; 20:3, 20, 72

Budget suppl. (B) 1975-76 41:6, 24

Budget dépenses 1976-77, crédits 80, 85 52:4-34; 53:4-25; 54:4-23

Cabotage par navires étrangers

Demandes de permis

Audiences 29:13

Pouvoirs 30:7, 30, 31, 39-40

Céréales, transport ferroviaire, non subvention 52:31

Colza, tarifs, étude 13:17-8

Comité des télécommunications

Fusion avec CRTC 3:12, 13

But 3:13

Consommateurs, besoins, considération 4:31

Décisions, annonce, procédure 4:10-1

Décisions, appel 13:25

Dépenses d'exploitation 18:25-6

Députés, information, politique 4:32, 33

Ernestown, Ont., accident, rapport 13:6-7

Études

Chemins fer, demande retrait service non rentable 52:28-9

Efficacité—lignes aériennes 18:22-3

Indexation tarifs, Bell Canada 3:16

Itinéraires, choix, coûts 54:9-10

Programmes, politique, dotation en personnel 4:37

Sécurité chemins de fer, Turbo 13:30, 33; 52:33; 53:9-10, 17-9

Sujets soumis par Gouverneur en conseil 4:36

Trains banlieue, abandon, hausses tarifs, coûts Toronto et Montréal 54:17-8

Transport aérien régional, rationalisation 52:21; 53:6, 12-4, 21

Transport terrestre, T.-N. 13:18-9

Transport trans-Terre-Neuve 53:20-1

Fonctions, décentralisation 24:39-40

Frais compagnies de chemin de fer

Groupe de travail, études 9:7, 14; 10:9-10; 52:28-9

Ordonnances 9:7, 14, 20, 22-3, 25

Gouvernement, pouvoirs 3:16

Loi nationale sur transports, partie III, négociations 53:13-4

Mandat re Bell Canada 4:29

«Les mouvements de marchandises» 20:7

Navires canadiens, renseignements 36:34

*Pacific Western Airlines*, transfert siège social, vente, juridiction 51:7; 52:10-1

Paiements aux chemins de fer 41:24-5; 48:28-9

Personnel, salaire 18:31



**Fishing Vessel Owners Association**

Fishing industry, statement 59:53-7  
 Membership 59:54

**Fleming, James, M.P. (York West)**

Bill C-48 9:25-6  
 Bill S-18 6:19-22, 25  
 Documents entitled "Transportation Policy..."; "... Inter-City Passenger Movement..."; "... Freight Transportation..." 21:10, 13, 22, 26  
 Documents relating to transportation in Canada 24:21, 30-2; 26:21-2; 38:26  
 Main Estimates 1974-75—Transport 2:20-3  
 Main Estimates 1976-77—Transport 51:8-12, 31-2

**Fleming, James, Parliamentary Secretary to Minister of Communications**

Bill S-27 27:9-12

**Fleming, M. M., Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry**

Estimates, Main, 1974-75 2:12, 20-3

**Forrestall, J. M., M.P. (Dartmouth-Halifax East)**

Bill C-61 29:7-11, 15, 28-30; 30:10-2, 26-7, 32-5, 49-50; 31:7-9, 22-4; 32:24-7; 34:7-18, 20-5, 27-9; 35:6-9, 14-6, 18, 24-6, 28-32; 36:7-13, 17-22, 24, 26-30; 37:14-5, 18-9, 25-6, 30-2, 34-6, 45, 47-9, 55-6, 59-60  
 Bill S-27 27:11-2  
 Documents relating to transportation in Canada 26:19, 23-4; 28:20-3; 38:26; 39:19-21  
 Main Estimates 1975-76—Transport—National Harbours Board 19:11-5, 20, 28-31  
 Supplementary Estimates (A) 1975-76—Transport and Post Office 27:13, 18-21  
 Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 41:15-7, 24  
 Main Estimates 1976-77—Transport 48:17-9; 49:20, 25-7  
 Atlantic Pilotage Authority 55:4-9, 17-8, 30-1  
 Canadian Transport Commission 52:20-2; 54:12-3, 19  
 Great Lakes Pilotage Authority 56:4-7, 17-20  
 Laurentian Pilotage Authority 55:23-5, 28-30  
 National Harbours Board 50:18-21  
 Pacific Pilotage Authority 57:4-7, 10, 12-4, 19-22  
 St. Lawrence Seaway Authority 58:6, 11-4, 22, 25  
 Transportation Policy in Canada 59:8-9, 20-1, 27-8, 34, 49-50, 65, 69-70, 78-80, 97; 60:7-8, 35-8

**Fort-Falls Bridge Authority**

Commissioners appointed 8:7  
 Construction schedule 8:7-10  
 Cost, financing 8:8-9  
 Government  
 Involvement, number 8:6-7  
 Negotiations 8:8-9  
 Traffic study 8:9

**Fort-Falls Bridge Authority Act, An Act to amend**

See  
 Bill C-367

Politique aéronautique 4:12, 48

Étude, transporteurs tertiaires 4:12; 18:24; 52:21-2, 26-7  
 Lignes Regina-États-Unis, demandes, accords 53:12-3  
 Système ADAC, demandes, examen 53:24  
 Pouvoirs 18:30; 24:12, 26, 27; 48:26; 52:33-4  
 Déplacement voies ferrées, réparations 4:17, 18; 48:26; 54:18-9  
 Modification 21:6; 24:8-9, 13  
 Réglementation sociétés aériennes étrangères travaillant Canada 52:30-1  
 Taux de fret 15:34-5  
 Programme BLIP 25:9-10, 20, 35  
 Public, accès 4:38  
 Publication renseignements confidentiels 10:48  
 Rapport, tarifs de fret, colza 12:16  
 Rapports avec  
 Commission Hall 18:5  
 Commission Snavely 53:15-7  
 Dominion Marine Association 30:32  
 Environnement Canada 13:13-4  
 Transports Canada, révision 48:9  
 Rapports sur accidents, publication, politique 13:7  
 Remplacement 4:47-8  
 Responsabilités 4:5-6; 49:24; 53:18-9  
 Limites par rapport à min. Transports 4:5-6  
 Rôle 23:15; 24:26-7, 38-9; 51:27; 53:5; 54:16-7, 20-2  
 Élaboration politique transports 18:33; 24:26  
 Négociation de traité avec autres pays 13:26-7  
 Service-voyageur, examen qualité 52:4-7, 16-20; 53:22-3; 54:5, 9-11, 16-7, 20-2  
 Transport grains sur voies secondaires, coût revient 53:15-7; 54:15-6  
 Service autobus, subventions, exemple Terre-Neuve 52:11-2; 54:4-8, 22  
 Services voyageurs-transports marchandises, répartition coûts 52:18-9  
 Système ADAC, demande Nordair, procédures 53:10-1  
 Tarifs, fixation, British Columbia Telephone, position 5:18-9  
 Tarifs, hausses exemptées Commission anti-inflation, attitude 54:12-3  
 Tarifs de fret  
 Fixation, rôle 32:22  
 Procureur général, intervention 13:27-8  
 Trains transcontinentaux, symbole national, maintien 48:28-30, 35-6; 51:27-8; 52:16-8; 54:10-1, 17  
 Transport aérien, permis, conditions 18:12  
 Transport par camion, juridiction 18:14  
 Traversiers, modification tarifs, subventions, juridiction 52:12-4; 54:6-7  
 Voies ferrées désaffectées, autorisation, utilisation terrain, droits de passage, recommandations 52:23-6

**Commission des ports nationaux**  
 Association propriétaires navires pêche, représentation 59:62  
 Frais de transports, renseignements, accessibilité 10:49

**Commission des transports des provinces de l'Atlantique**  
 Bill C-61, exposé 32:4-11  
 Objectif 32:4  
 Renseignements divers 32:4, 13-4

# Fortin, André, M.P. (Lotbinière)

Main Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 4:32-3

# Franche, P., Chairman, National Harbours Board

Estimates, Main, 1976-77 50:4-5, 7-10, 12-20

# Freight Rates Reduction Act

Background 4:12-3

# Freight Transportation in Canada, An Interim Report on

## Capital

Expenditures 1976-90 22:13, 20-1, 53

Modes, 1960-70 22:10, 43-4

Pipelines 22:28

Commodities, growth 22:8, 11-2

Costs, deficits by modes 22:10, 18-9, 21, 41

Energy consumption 22:6-7, 35

Financial aspects 22:6, 34

Highway network 22:9, 12-3; 24:8

Industrial strategy 22:22-4

Marine services 21:44

Welland Canal—St. Lawrence Seaway, capacity, 1990 22:13, 15, 26-7, 52, 60; 23:11, 47

Northern extensions 22:15, 61

Peaking 22:8

Pipeline 22:28-9

## Ports

Expansion expenditures, 1975-90 22:12, 51

Halifax, N.S. 22:22

## Railway

Expansion 22:20

Network 22:7, 10, 45

Schedule comparison, piggyback-flatcar 22:9

Volume capacity, 1990 22:12

West Coast problems 22:14-5, 59; 23:10-1, 46

Rates 24:11-2

Comparison, rail-truck 22:9-10

## Report

Conclusions 22:6, 13-4, 24, 31-2, 44-7, 54-7

Objectives 22:5-6

Shippers, service 22:11, 47

Social considerations 22:6-7, 37

Technology 22:6, 10, 29, 36, 46

## Tonnage

Carried by modes, 1971-72 22:8, 39

Forecasted to 1990 22:12, 49

## Trucking industry

Quebec 22:27

Traffic, revenues 22:8

See also

## Transportation Policy

# Friesen, Benno, M.P. (Surrey-White Rock)

Bill S-11 5:10-1

# Frost, Derick, Resident Engineer, Michelin Tires Canada Ltd.

Bill S-8

# Commission royale d'enquête sur les transports (1961)

But 23:16

Potentiel de développement du Canada 22:11-2

# Commission royale d'enquête sur pilotage (Rapport Bernier, 1970)

Certificats de pilotage, recommandation 2:28-9

# Communications

Conférence fédérale-provinciale, deuxième 3:5-7

Provinces, délai imposé 3:7

Livre vert 3:17

Processus consultations fédérales—provinciales 3:17-8

# Communications, Ministère

Budget principal 1974-75

Crédit 1—Dépenses fonctionnement 3:3, 4, 23; 4:3

Crédit 5—Dépenses en capital 3:3, 4, 23; 4:3

Rapport à Chambre 4:3

Correspondance avec provinces, dépôt 3:5

Objectifs à moyen terme 3:20-1

# Condon, J. Lawrence, député (Middlesex-London-Lambton)

Budget principal 1976-77—Transports

Administration de pilotage de l'Atlantique 55:12-3

Commission canadienne des Transports 52:28-30

# Conférence sur perspectives économiques de l'Ouest

Gel tarifs de fret

Application 4:12-3

Subventions, répartition 4:13-4

Tarifs ferroviaires, demandes, réponse 9:10-2

# ConRail

Trains zones frontalières, accords avec CN 52:31-2

# Conseil de la Radio-télévision canadienne

Canaux américains, pénétration au Canada, politique 3:15, 19-20

Fusion avec Comité télécommunication du CTC, effets sur budget 3:16-7

Mandat, pouvoirs 3:14

Télédistribution, règlements 3:9

# Conseil des grains du Canada

Céréales, transport, coût 20:21

# Conseil des ports nationaux

Budget dépenses 1975-76

Crédit 90—Versement pour payer déficit prévu, pont Jacques-Cartier, Montréal 19:3, 4; 20:3, 20

Crédit L95—Avances Conseil ports nationaux pour payer dépenses en capital 19:3, 4; 20:3, 20

Budget supplémentaire (B) 1975-76 41:6

Budget dépenses 1976-77, crédits 95, 100, L105 50:4-21

Comité planification ports, rôle 50:10

Conteneurs, statistiques 19:25-9; 50:16

## Côte Ouest

Taxes municipales 2:36-7

Tonnage, étude 59:43



Discussion 45:36-43

Statement 45:34-6

### **Globe and Mail**

STOL program article, Feb. 14, 1976 39:17

### **Gold Report, March 1975**

#### *See*

Canada Conciliation Commission dealing with a dispute affecting Maritime Employers Assoc., Ports of Montreal and Quebec City, and International Longshoremen Assoc., Locals 1657 and 1605

### **Goodale, Ralph, E., M.P. (Assiniboia)**

Bill C-61 30:8-10, 21-2, 39-40, 46-7; 32:13-5, 30-2; 34:7-12, 14-21, 26-30; 35:16, 20, 26-31; 36:7-8, 12, 14, 17, 19-20, 23-6, 28-31, 33; 37:14, 18, 22-3, 26-9, 32-7, 42, 46-54, 56, 58, 60; 37:18, 22-3, 26-9, 32-7, 42, 46-8, 50-4, 56, 58, 60  
Bill S-27 27:8-9

Documents . . . Transportation in Canada 33:6-8, 22

Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 42:13-5

Main Estimates 1976-77—Transport 48:30-1

Atlantic Pilotage Authority 55:10-2

Canadian Transport Commission 53:11-4; 54:16-7, 19

Great Lakes Pilotage Authority 56:10-4

Laurentian Pilotage Authority 55:25-8

St. Lawrence Seaway Authority 58:13, 16-8, 23-4

Transportation Policy in Canada 59:7-8, 17-8, 24-7, 34-5, 45-6, 70-1, 86-9, 92-4; 60:11-4, 16, 29-31, 45

### **Goodale, Ralph, Parliamentary Secretary to Minister of Transport**

Bill C-61

Discussion 29:17, 19, 26-7

Statement 29:5-6

Bill S-8

Discussion 44:16, 20, 23-4; 46:7, 16-7; 47:7-9, 12, 14-28

Statements 44:7, 10-2; 47:6-7

Estimates, Supplementary (A), 1975-76 27:12

### **Goodyear Tire and Rubber Co. of Canada Ltd.**

Bill S-8, quote 46:8

### **Gordon, Archie, Chairman, Prince Rupert Visitors' Bureau**

Prince Rupert, B.C., dock facilities 60:37-8

### **Gore, N. R., Director, Program Analysis and Administration Branch, Transport Development Agency, Transport Ministry**

Energy and transportation

Discussion 40:13-20

Statement 40:4-13

### **Governor in Council**

Coasting trade exemptions 29:23; 30:8, 30

### **Gow, Captain Neil, Vice-President, Transportation Committee, Board of Trade**

Marine transportation

Discussion 59:66-74

Statement 59:65-6

Dettes 19:30-1

Élévateurs à grain, location à sociétés privées 19:24

Hangars, location, politique 19:34-5

Installations portuaires, évaluation biens fonciers 50:6-7

Investissements, rentabilité, politique 19:36-7

Maritimes, Halifax, St-Jean, planification, projets, rapport

FENCO 50:16-7

Matériel de transport, utilisation, rôle 50:14-5

Membres, régions représentées 19:7; 50:18

Ponts, administration 19:9

Ponts, péage 16:14

Pouvoirs, délégation, ports Montréal, Vancouver 19:12

Promotion ports 19:38-40

St-Laurent

Quais sur rives détérioration, remise en état 50:10-2

Rive sud, développement industriel, parc industriel, planification 50:11, 13

Renseignements venant des douanes 19:37

Réorganisation, décentralisation 19:13, 18-20

Revenus, provenance 50:6

Transports en commun, encouragement, étude voie réservée 50:8-9

### **Conseil des Postes**

Accréditation, perte 1:11, 12

### **Conseil des premiers ministres des Maritimes**

Télex 16 déc. 1975 par R. Hatfield au ministre des Transports 32:10-1; 34:7-8

### **Conseil du Trésor**

Étude sur programme ADAC 39:17, 34

### **Conteneurs**

Impact sur développement ports 26:7, 12

Statistiques, collecte, diffusion 19:25-8

Utilisation, transport maritime 26:6-7

### **Convention sur la marine marchande du Commonwealth britannique**

Retrait adhésion à certaines dispositions 34:29-30

### **Cook, M. R., Président national, Canadian Merchant Service Guild**

Bill C-61

Exposé 31:4-7

Témoignage 31:7-17

### **Corporations commerciales canadiennes**

Incorporation, coût 5:20

### **COSTPRO**

Membres 15:17

Projet, explications 14:14; 15:17; 24:18

### **Côte Est**

Ports, développement, urgence 19:18

### **Côté, Florian, député (Richelieu)**

Bill C-61 29:19-21

## Grain Transportation

Background 2:15-6; 14:5-7

### Boxcar

Control 43:14-5

Turnaround time 20:34-5; 25:21-2

British Columbia, northern development 60:14-6, 24

Canadian Livestock Feed Board, subsidies 20:37

Community difficulties 25:7, 10

### CTC

Activities 25:9-10, 34; 52:31

Report 4:42-3

Demurrage 20:34, 37-8; 60:17

### Elevators

Through-out 25:6-8

Thunder Bay, Ont. 25:7

Farmers' costs 60:19

Improvements planned 38:25; 43:13-4

### Labour forces

Input 25:29

Longshoremen's negotiations 59:15-6

Problems 60:22

Marine movement 26:6

Costs 60:8

Rates 30:31, 37-8; 32:6-7, 23; 58:15-7

Market situation 25:7

### Ports

Churchill, Man. 23:22-3; 28:26; 42:8-9

Montreal, Que. 19:24

Quebec City 19:24, 32

Roberts Bank, B.C., operations 20:38

Surge capacity 43:15

Thunder Bay, Ont. 19:22-3; 26:29

Vancouver, B.C., facilities 16:25-6; 20:35; 25:22; 43:29-30; 50:14-5; 60:6, 25

Prince Rupert, B.C.

Access routes 60:5, 9-10

Boxcar turn-around time 60:10-1, 21-2

Elevator, expenditures 43:23; 60:6, 8, 13-4, 16-8

Facility ownership 60:18-20, 22-3

Grain Storage Incentive Program 60:12-3, 21

Handling capacity 43:5, 24-5; 60:6-9, 25

Ship loading, time 60:11, 21-2

Provincial planning problems 25:7

### Rail line

Abandonment costs 25:24

Condition 25:4-6, 23

Mileage 25:27-8

Unit trains, Atlantic provinces 50:20; 51:15-7

Rail rates 32:6-7

Atlantic provinces, at-East rates 48:17-9; 50:14-8

Revenue situation 25:4

Studies 25:8

Elrose-Eston area 25:8

SYSPAC, management information 43:14-5

Terminals, inland 20:40-1

Tonnage 22:29; 38:19; 50:15

Transport Ministry activities 25:7-9, 32

West Coast access 25:7; 38:19

*See also*

Canadian Pacific Railway

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 4:31-2

**Coyne, M. J. M., c.r., Agent parlementaire**

Bill S-18 6:11-4, 19-21, 25

**Crouse, Lloyd R., député (South Shore)**

Bill C-61 29:14-8

**Crowsnest Pass, accord**

Accord original, contenu 20:27, 61-2

CP, étude 20:57-8

Commission Hall 25:19

Tarifs 9:31-2; 10:8-9, 14-5, 24-5; 14:17-8; 18:6, 7; 20:24, 34, 39-40, 62; 25:26-7

Commission Snavely, rôle 25:22-3, 27; 42:8

**DAR**

*Voir*

Dominion Atlantic Railway

**Darling, rapport**

Application 10:25; 59:80

Code du travail, imposition à industrie maritime 30:39

Navires, coût construction 30:49, 51

Nord canadien, ressources, transport 31:5, 11

Permis de cabotage, navires étrangers 30:7

Propriétaires de navires, profits 30:38

Recommandations, opposition 32:6; 59:75

Transport maritime, formule de répartition 30:21; 31:6, 7

Transport maritime international 30:29; 31:5

**Dartmouth Free Press**

Port d'Halifax, 23-av.-1975 19:11

**Davey, M. J. M., Premier sous-ministre adjoint—Projets spéciaux, min. Transports**

Exposés

Documents ayant trait aux transports au Canada 23:4-17

Loi nationale sur les transports 24:4-6

Témoignage 10:7-8, 21, 27, 40-1; 21:9, 36-44; 22:5, 16-29;

23:17-26; 24:6-40; 25:4, 9, 16-7; 26:5, 19, 26-8

**Davies, Capitaine G. J., Responsable élaboration Code maritime, Garde côtière, min. Transports**

Bill C-61 35:9; 36:16, 28, 31-2

**De Bané, Pierre, député (Matane)**

Bill C-48 9:8-9, 25; 10:20, 29, 34-5, 43, 47, 49-50

Bill S-11 5:25-7, 29-31

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 4:26, 29-31, 46-7

Communications, min. 3:20-1

Postes 1:26-7

Transports 2:23-7

Budget supplémentaire (D) 1974-75—

Transports, min. 11:11-3

Budget principal 1975-76—Transports—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:11, 18-9; 20:55, 63-6, 71



Commission of Inquiry to Study Rail Line Abandonment on the Prairies

Commission on the Cost of Transporting Grain by Rail

**Gralewicz, R., President, Seafarers' International Union of Canada**

Bill C-61

Discussion 30:8-17

Statement 30:4-8

**Graydon, K. R., President, Rubber Association of Canada**

Bill S-8

Discussion 45:25-33

Statement 45:22-5

**Great Lakes**

Coasting trade, restrictions 30:31, 36-7; 32:22-3

CSL steam packet operation 16:23-4; 19:33

Sewage regulations 15:14

**Great Lakes Pilotage Authority**

Background 56:7

Churchill, Man. 56:13-4

Deficit 56:5

Dominion Marine Assoc., complaint 56:17

Employees, contract pilots 56:14-6

Wage scale 56:17

Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:6; 42:11

Estimates, Main, 1976-77 56:4

Financial situation 56:11

Grain movement subsidies, effect 56:20

Pilotage

Canada-US interchange 56:19-20

Certification 56:12-3, 16

Regional movement 56:18

Ships exempted 56:11-2

Pilotage Act changes 42:11-2

Pilotage fees 56:5-6

Increases, AIB guidelines 56:4-5

*See also*

Pilotage Authorities

**Green, J. W., Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission**

Regional air carriers 52:21

**Green Paper-Communication Policy**

*See*

Proposals for a Communication Policy for Canada—a position paper of the Government of Canada. March 1973

**Guay, Joseph-Philippe, M.P. (St. Boniface)**

Bill C-48 9:16-8

**Gypsum Industry**

Market 32:12

Documents ayant trait aux transports au Canada 25:9; 26:27

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:28-9

**Débardeurs**

Salaire 19:16-7

**De Havilland Aircraft Canada Ltd.**

Relations avec société Boeing 39:31

**Dempster, route**

Achèvement, date prévue 28:6

**Déplacement des lignes de chemins de fer, Loi (Bill C-27, 2<sup>e</sup> session 29<sup>e</sup> législature)**

Administration 4:16, 17

Demandes reçues 4:27-8

**Desjardins, rapport**

Bilinguisme pilotes, capitaines dans fleuve St-Laurent 2:7

Enquêteur, pouvoirs 2:28, 29

Rédaction, langue 2:8

**Dickson, M. C., Directeur général, Commission des transports des provinces Atlantique**

Bill C-61

Exposé 32:4-11

Témoignage 32:11-29

**Dinsdale, Hon. W. G., député (Brandon-Souris)**

Budget dépenses 1974-75

Communications, min. 3:9-11

Postes 1:10-1, 13-4, 27-9

Budget principal 1976-77—Transports 49:10-2

**Disparités régionales**

*Voir*

Expansion régionale

**Dome Petroleum**

Projets de forage au large des côtes, région Arctique 28:10

**Dominion Atlantic Railway**

Relation avec CP 10:25

**Dominion Marine Association**

Bill C-61, exposé 30:28-33

Membres 30:28

Rapports avec CCT 30:32

**Douanes**

Agents maritimes, cautionnement 59:76

**Douglas, C., député (Bruce-Grey)**

Bill C-61 30:36-7, 51; 36:13; 37:41, 49-50

Bill S-8 45:21-2

**Hagglund, M. G., Administrator, Arctic Transportation Agency, Transport Ministry**

Northern transportation policy  
Discussion 28:17-27  
Statement 28:5-16

**Halifax Mail-Star**

Harbour facilities, article, Apr. 8, 1976 50:18-9

**Hall Commission**

*See*  
Commission of Inquiry to Study Rail Line Abandonment on the Prairies

**Hamilton, Frank, M.P. (Swift Current-Maple Creek)**

Main Estimates 1975-76—Transport  
Canadian Transport Commission 20:33-6  
National Harbours Board 19:5-8

**Hanley, Joseph, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission**

Ferry service 54:7

**Harbours**

*See*  
Ports and Harbours

**Hargrave, Bert, M.P. (Medicine Hat)**

Main Estimates 1975-76—Transport—  
Canadian Transport Commission 20:66-8

**Harquail, Maurice, M.P. (Restigouche)**

Bill C-61 29:19, 21-2; 30:27-8; 31:16-7; 37:21-2  
Bill S-8 45:12-3; 47:7, 13, 20-1, 26-7  
Documents relating to transportation in Canada 39:31-2  
Main Estimates 1976-77—Transport 48:32-3; 49:13-5  
Atlantic Pilotage Authority 55:23, 31-6  
Canadian Transport Commission 52:26-8  
National Harbours Board 50:16-8  
St. Lawrence Seaway Authority 58:25  
Transportation Policy in Canada 59:21-2, 85-6, 97

**Harvey, W. S., Assistant Director General, Administration; Finance-Treasurer, International Air Transport Association**

Organization revenues 6:18, 21

**Hedlin Menzies, Associates Ltd.**

*See*  
*Canadian Merchant Marine; Analysis of Economic Potential*

**Hick, Dr. Wm., Chairman, Prince Rupert Grain Co-ordination Committee**

Grain handling 60:6-25

**Highways**

*See*  
Roads

**Budget principal 1975-76—Transports**

Commission canadienne des transports 18:11-3, 33-4; 20:68-9

Conseil des ports nationaux 19:21-2

**Budget principal 1976-77—Transports 51:18-20, 29-32**

Administration de pilotage de l'Atlantique 55:18-9

Administration de pilotage du Pacifique 57:9, 11-4

Commission canadienne des Transports 53:22-4

Documents ayant trait aux transports au Canada 24:21-4; 26:27; 33:25-6; 39:12-5

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:13, 20-1, 25

Politique du Canada sur transports 59:28-9, 36-8, 52-3, 64, 73-4

**Dragage**

Conseil des ports nationaux, auditeur général, remarques 1963 à 1972 19:5, 15-6

**Drapeau national**

Loi 37:34

**Duclos, Louis, député (Montmorency)**

Bill S-11 5:26

Budget principal 1975-76—Transports Conseil des ports nationaux 19:23

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:12

**Dunan, M. Wilson J., Président, Pacific Trollers Association**

Politique du Canada sur transports 59:7-15

**Dusseault, M. M., Directeur, Pilotage, Administration transport maritime, min. Transports**

Budget dépenses 1974-75 2:29-31

**Eaux Arctiques, Loi sur prévention pollution**

Art. 13.1—nouveau 36:10-8

**Eaux navigables, Loi sur protection**

Port Montréal, travaux, application 50:10

**Edmonton, Alb.**

Aéroport industriel, taxe spéciale 2:12-3; 11:14-5

Aéroport international

Annexe, travaux progrès 2:12; 15:10

Bagages, débarquement et ramassage 2:34

Conditions lotissement à proximité 2:34-5

Service de sécurité 11:14

Stationnement automobiles, parc 2:33-4

**(The) Edmonton Journal, 29 oct. 1974**

Déclaration hon. O. Lang, tarifs de transport marchandises 10:30-1

**Ellis, J. R., député (Hastings)**

Bill C-61 30:4

Bill C-367 8:8-9



**Himes, E. P., HQ Representative West Coast, Seafarers International Union**

## Merchant marine

Discussion 59:43-53

Statement 59:39-43

**Hindle, Lonnie, Co-ordinator, Native Brotherhood of B.C.**

## Fishing industry

Discussion 59:25-32

Statement 59:24-5

**Hnatyshyn, Ray, M.P. (Saskatoon-Biggar)**

Bill C-48 9:14-6; 10:14-7, 39, 45-6

Bill S-8 46:9-11, 20-4

Bill S-18 6:16-8

Bill S-27 27:7, 9

Documents entitled "Transportation Policy . . ."; "... Inter-City Passenger Movement . . ."; "... Freight Transportation . . ." 21:8, 24, 35-7

Documents relating to transportation in Canada 22:16; 23:24-6; 24:10-2; 25:25; 26:15-6, 19-21, 25-6; 33:21-3, 27; 38:14-5, 20; 43:15-7

Main Estimates 1974-75 2:17-9, 31-3, 37-8

Supplementary Estimates (D) 1974-75—

Transport Dept. 11:6-9; 14:5-8, 16-8

Main Estimates 1975-76—Transport—

Canadian Transport Commission 18:21-5; 20:55-8

Supplementary Estimates (A), 1975-76—

Transport and Post Office 27:13-8, 33-4

Main Estimates 1976-77—Transport 49:4-6, 24

Canadian Transport Commission 52:16-9; 53:25; 54:7-12, 19-23

**Holt, Martin Lloyd, President, Prince Rupert Rescue 15**

## Search and rescue operations

Discussion 60:29-36

Statement 60:26-9

**Holt, Mrs. Simma, M.P. (Vancouver-Kingsway)**

Bill S-8 44:21; 46:20-2

**Horner, J. H., M.P. (Crowfoot)**

Bill C-48 10:13-4, 20-1, 30-4, 37-8

Bill S-8 44:21-3; 46:11-3, 20, 22-3

Documents entitled "Transportation Policy . . ."; "... Inter-City Passenger Movement . . ."; "... Freight Transportation . . ." 21:17, 25-8, 38-9, 42, 47

Documents relating to transportation in Canada 26:22-3, 28  
Main Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 4:7-8, 11-5, 24-5, 27, 32, 36-8, 41, 44, 48

Supplementary Estimates (D) 1974-75—

Transport Dept. 12:21-2

Main Estimates 1975-76—Transport

Canadian Transport Commission 20:21-5, 29, 42, 68, 71  
Department 16:24-7

Supplementary Estimates (B) 1975-76

Transport 41:17-21

Main Estimates 1976-77—Transport 48:8, 23-7

Budget dépenses 1974-75—Postes 1:18-20

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Commission canadienne des transports 13:6-8

Transports, min. 11:19-21; 12:8, 18-9; 14:13-6, 18-20

Budget principal 1975-76—Transports

Commission canadienne des transports 15:35-6

Ministère 15:5; 16:10-4

Documents ayant trait aux transports au Canada 24:17-9

**Énergie**

Approvisionnement et demande 40:5-7

Priorités, gaspillage pétrolier suite construction routes 48:34-5

Transport 40:5, 6, 9-12, 17-8

Ministère Transports, rôle 40:11-2

Sources 40:5

*Voir aussi*

Transport

**Équipe de sauvetage n° 15 de Port Rupert**

Composition, rôle 60:26, 33-4

Installations, équipement, insuffisance 60:28

Opérations recherche et sauvetage, amélioration suggestions 60:26-9

Pétroliers géants, moyens secours inadéquats 60:31-2

Politique du Canada sur transports, position 60:26-36

Régie du pilotage, collaboration 60:33-4

Représentations, arguments, accueil 60:29, 34-5

**Ernestown, Ont.**

Accident ferroviaire 13:6-8

**Escoumins, Qué.**

Quai, état 2:35-6

**États-Unis**

Civil Aeronautics Board, rejet tarifs ATAI 6:12

Industrie navale, subventions 31:12-3

Loi sur sécurité véhicules automobiles, États-Unis Marque

DOT, condition vente 44:13

Mesures législatives touchant affaires maritimes

«Bread Upon the Waters», Gerald Jantscher 32:21

«Jones Act» 32:21

Nord-Est, transport, problèmes 24:34, 35

Pneus

Exportation certains pneus défectueux 44:9, 19-20

Pneus rechapés, législation 44:19

Pneus rechapés, normes qualité, difficultés 44:18

Système uniforme, classement qualité, difficultés 44:17

Vente, enregistrement obligatoire 44:20-1

**Evans, M. Peter V. O., Président, Administration de pilotage du Pacifique**

Budget dépenses 1976-77 57:4-23

**Evans, Commandant R. A., Directeur planification et politique, min. Défense nationale**

Bill C-61 36:26-9

Canadian Transport Commission 52:4-9, 23, 33-4;  
53:17-20  
Great Lakes Pilotage Authority 56:7-9  
Pacific Pilotage Authority 57:14-5  
St. Lawrence Seaway Authority 58:9-11, 22, 24-5

**Huck, W. H., Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry**

Estimates 1974-75 2:31-2, 35; 12:11

**Huntington, Ron, M.P. (Capilano)**

Bill C-61 29:23-4; 31:14-5, 25-6; 34:20, 24

Bill S-27 27:10-1

Documents entitled "Transportation Policy..."; "...Inter-City Passenger Movement..."; "...Freight Transportation..." 21:43-4

Documents relating to transportation in Canada 22:28-30; 25:28-9; 26:16-20, 25, 27; 33:16-8; 38:12, 27; 39:33-5, 37; 40:5, 15-8; 43:18-21, 27-32

Supplementary Estimates (A) 1975-76—

Transport and Post Office 27:24-7, 31-3

Main Estimates 1976-77—Transport—

National Harbours Board 50:4-8

Transportation Policy in Canada 59:12-3, 18-20, 29-31, 35-6, 50-1, 68-9, 76-7, 94-7

**Hurcomb, P.R., General Counsel, Dominion Marine Association**

Bill C-61

Discussion 30:36-42

Statement 30:28-33

**IATA**

*See*

International Air Transport Association

**ILU**

*See*

International Longshoremen Union

**Icebreakers**

*See*

Ships

**Illing, R., Administrator, Canadian Marine Transportation, Transport Ministry**

Estimates

Main, 1974-75 2:16

Supplementary (D), 1974-75 11:13; 12:7, 19

Main 1976-77 50:5-7, 13, 15, 17, 20

Icebreaker vessel 27:25-7

Transportation policy presentation 26:5-15, 17-9, 29

**Imperial Oil Ltd.**

Tire registration 45:17-8

**Income Tax Act**

*Time, Reader's Digest* status 3:8

**Expansion régionale**

Politique de transports, rôle 20:21, 33, 43; 24:30; 48:11

**Exportations**

Exigences portuaires 26:12-3

**Fabricants, pneus**

Programmes vérification qualité, normes minimales sécurité 44:22

**Fabricants, véhicules automobiles**

Programmes vérification sécurité, qualité 44:22

**Fairweather, Gordon, député (Fundy-Royal)**

Bill C-61 32:26-7

**Farine**

Transport, tarifs, chute ventes 51:14-7

**Fellis, M. Maurice, codirecteur, B.C. Chamber of Shipping**

Politique du Canada sur transports 59:77-8

**Fer**

Minerai, transport 22:12

**Fleming, James, député (York-Ouest)**

Bill C-48 9:25-6

Bill S-18 6:19-22, 25

Budget dépenses 1974-75—Transports 2:20-3

Budget principal 1976-77—Transports 51:8-12, 31-2

Documents ayant trait aux transports au Canada 24:21, 30-2; 26:21-2; 38:26

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:10, 13, 22, 26

**Fleming, M.N., Administrateur-adjoint, Administration canadienne transports aériens, min. Transports**

Bill S-27

Discussion 27:10

Exposé 27:9

**Fleming, M. N., Administrateur-adjoint, Administration canadienne transports aériens, min. Transports**

Budget dépenses 1974-75 2:12, 20-3

**Fonctionnaires fédéraux**

Salaire, incapacité faire saisir 1:18-20

**Forrestall, J. M., député (Dartmouth-Halifax-Est)**

Bill C-61 29:7-11, 15, 28-30; 30:10-2, 26-7, 32-5, 49-50; 31:7-9, 22-4; 32:24-7; 34:7-18, 20-5, 27-9; 35:6-9, 14-6, 18, 24-6, 28-32; 36:7-13, 17-22, 24, 26-30; 37:14-5, 18-9, 25-6, 30-2, 34-6, 45, 47-9, 55-6, 59-60

Bill S-27 27:11-2

Budget principal 1975-76—Transports—Conseil des ports nationaux 19:11-5, 20, 28-31

Budget supplémentaire (A) 1975-76—Transport et Postes 27:13, 18-21



**Industrial Policy**

Transportation policy co-ordination 22:22-4

**Industry, Trade and Commerce, Dept.**

DASH-7 aircraft marketing 39:31, 35

***Inter-City Passenger Movement in Canada, Interim Report on***

Automobile, role 21:26-7, 38-9, 87-8

Background 21:10-1, 33, 41, 101

**Bus**

Companies 21:17-8, 72

Fares 21:30, 91

Business, non-business 21:12-3, 57-8

**Commercial modes**

Analysis 21:27-8, 89

Self-sufficiency 21:30, 95

**Competition**

Intermodal 21:21-2, 80-1

Intramodal 21:22-3, 82

Co-ordination, intermodal 21:23, 83

Energy consumption 21:16, 39-41, 68-70; 25:64-8

**Fares**

Airline 21:28-9, 31, 90, 96

Cost-distance 21:30, 93

Policy 21:30, 94

Railway 21:30, 92

Infrastructure capacity 21:25-6, 86

Land utilization 21:16, 67

Magnitude 21:12, 55-6

National carriers 21:18, 73

Organization 21:32-3, 100

Ownership, public private 21:17, 71

Peaking problems 21:13-5, 59-63

Productivity, costs 21:18-9, 74-6

Profitability 21:19-21, 77

**Railway**

High-speed 21:24, 31, 98

Improvements considered 21:32, 34-5, 99

Transcontinental 21:40

Urbanized corridors, comparison, Canada-USA-Japan-England 21:31-2, 79

Windsor-Montreal corridor 21:43-4

Safety ratings 21:15-6, 40, 64-5

Scheduled arrival times, reliability 21:16, 66

STOL costs 21:24-5, 85

Subsidies 21:20-1, 38, 78

Railway 21:31, 97

Technical changes, future 21:23-4, 84

Trends, post-war 21:11, 51-2

U.S., comparison 21:12, 54

World comparison 21:11-2, 53

*See also*

Transportation Policy

Yellowhead Interprovincial Highway

***Inter-City Passenger Transport in Canada***

Background 54:10

**International Air Transport Association**

Anti-trust laws 6:18

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:15-7, 24

Budget principal 1976-77—Transports 48:17-9; 49:20, 25-7  
Administration de pilotage de l'Atlantique 55:4-9, 17-8; 30:1

Administration de pilotage des Grands Lacs 56:4-7, 17-20

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:6, 11-4, 22, 25

Administration de pilotage du Pacifique 57:4-7, 10, 12-4, 19-22

Administration de pilotage du Saint-Laurent 55:23-5, 28-30

Commission canadienne des transports 52:20-2; 54:12-3, 19

Conseil des Ports nationaux 50:18-21

Documents ayant trait aux transports au Canada 26:19, 23-4; 28:20-3; 38:26; 39:19-21

Politique du Canada sur transports 59:8-9, 20-1, 27-8, 34, 49-50, 65, 69-70, 78-80, 97; 60:7-8, 35-8

**Fort-Falls, pont**

Construction, délai 8:7, 9-10

Financement 8:6-8

Négociations Canada-É.-U., état 8:7

**Fort-Francis, Ont.**

Pont reliant avec International Falls, É.-U. 8:6

**Fortin, André, député (Lotbinière)**

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 4:32-3

**Frache, M.P., Président, Conseil des Ports nationaux**

Budget dépenses 1976-77 50:4-20

**Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**

Bill C-61

Exposé 30:17-20

Membres 30:17

**Fraternité des Indiens de la Colombie-Britannique**

Collège maritime, création 59:25, 28-30

Communications radio, améliorations 59:30-1

Pêche au hareng, importance 59:24

Politique du Canada sur transports, position 59:24-32

Règlements sécurité, satisfaction 59:26

**Friesen, Benno, député (Surrey-White Rock)**

Bill S-11 5:10-1

**Frost, M. Derick, ingénieur résident, Michelin Tires Canada Limited**

Bill S-8

Discussion 45:36-43

Exposé 45:34-6

**Garde côtière**

Collège de garde-côte, fondation 59:36-7

Recherches et sauvetage en mer

Bill S-18, brief 6:5-8  
 Capacity agreement 6:22  
 Consumer concern 6:15  
 Fine structure 6:21  
 ICAO relations 6:18-9  
 Membership 6:5-6, 8, 16  
     Charter carriers 6:10-1, 21-2  
     Withdrawals 6:14  
 Non-member carriers, co-operation 6:23  
 Objectives 6:6, 13  
 Rates, fares 6:6-9, 12  
     Charter-Schedule carriers 6:12-3  
     Minimum, lower 6:16-7, 20-1  
     Ratification 6:22-3  
     Unanimity rule 6:17  
 Revenues 6:18, 21  
 Safety standards 6:19-20  
 Traffic conferences 6:9, 12  
     *See also*  
 Air Transportation  
 Bill S-18

**International Air Transport Association, An Act respecting**  
*See*  
 Bill S-18

**International Conference on Safety of Fishing Vessels, 1976**  
 Preparatory work 15:15

**International Convention on Arrest of Sea-Going Ships**  
 Canadian ratification 29:22-3

**International Longshoremen Union**  
 Bayda Report, reaction 59:16  
 CLC relationship 59:22  
 Port management, input 59:19-22  
 Wage rate 59:22

**International Regulations for Protection of Collision at Sea**  
 Canadian ratification 15:15

**Investigation on Port of Vancouver Problems**  
 ILU reaction 59:16

**Jackson, Frank E., Chairman, Great Lakes Pilotage Authority**  
 Estimates, Main, 1976-77 56:4-20

**Japan**  
 Shipbuilding industry 30:45; 31:12, 16  
 Trading arrangement 31:6

**Jarvis, Bill, M.P. (Perth-Wilmot)**  
 Main Estimates 1974-75—Communication Dept. 3:16-8

**Johnston, Howard, M.P. (Okanagan-Kootenay)**  
 Main Estimates 1974-75—Communication Dept. 3:18-9

**Justice Dept.**  
 Bill C-61, statements 29:6; 31:17-8

Communiqué ministre 49:7  
 Côte Ouest, insuffisance installations et matériel, budget 57:18-20; 59:6, 11, 25, 29, 37-8, 56-8, 60-1  
 Installations min. Transports, utilisation 60:26, 28  
 Lacunes, responsabilités, citation lettres, exemples 41:21-3; 48:20-3, 38-40; 49:7-10; 59:37-8, 42  
 Région laurentienne, activités, centralisation 29:20-1  
 Relations avec Pacific Trollers Association 59:14

## Gaspésie

Appels interurbains, coût 3:21-2  
 Liaison Côte-Nord, traversier-rail, projet COGEMA, état 2:24-5  
 Transports  
     Aérien 2:26  
     Étude, firme Lalonde-Valois 2:24

## Gaz naturel

Transport, trains unitaires, économie possible 4:14-5

## Génie naval

Enseignement 30:44, 45

## Glaces

Services de reconnaissance 41:16-7

## Globe and Mail

ADAC, étude par Conseil du Trésor, 14 fév. '76 39:17  
 Politique des transports, 17 av. '75 16:24  
 Voie maritime du Saint-Laurent, 23 ja. '75 17:10, 11

## Gold, rapport

Débardeurs, salaire 19:16

## Goodale, Ralph E., député (Assiniboia)

Bill C-61 30:8-10, 21-2, 39-40, 46-7; 32:13-5, 30-2; 34:7-12, 14-21, 26-30; 35:16, 20, 26-31; 36:7-8, 12, 14, 17, 19-20, 23-6, 28-31, 33; 37:14, 18, 22-3, 26-9, 32-7, 42, 46-8, 50-4, 56, 58, 60  
 Bill S-27 27:8-9  
 Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 42:13-5  
 Budget principal 1976-77—Transports 48:30-1  
     Administration de pilotage de l'Atlantique 55:10-2  
     Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:13, 16-8, 23-4  
     Administration de pilotage des Grands Lacs 56:10-4  
     Administration de pilotage du Saint-Laurent 55:25-8  
     Commission canadienne des Transports 53:11-4; 54:16-7, 19  
 Documents ayant trait aux transports au Canada 33:6-8, 22  
 Politique du Canada sur transports 59:7-8, 17-8, 24-7, 34-5, 45-6, 70-1, 86-9, 92-4; 60:11-4, 16, 29-31, 45

## Goodale, M. Ralph, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

Bill C-61  
     Discussion 29:14, 17-9, 26  
     Exposé 29:5-6  
 Bill S-8  
     Déclarations 44:10-2; 46:7; 47:6-7



**Kaplan, Bob, M.P. (York Centre)**

Main Estimates 1975-76—Transport—Canadian Transport Commission 20:8, 58-60

**Kempling, William James, M.P. (Halton-Wentworth)**

Bill S-8 44:18, 23-4; 45:8-9, 14-5, 19-22, 30-2, 37-40; 46:15-8; 47:6-7, 9-12, 19, 25-6

**Kirkwood, David, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development Branch, Transport Ministry**

Transportation policy  
Energy consumption 40:4, 14-22  
Northern Canada 28:4-5, 22-3, 26  
Pacific Rim Access Project 43:8-9, 12, 15-7, 21, 24-5, 29-32  
STOL Project 39:4, 16-20, 24-7, 30-5

**LPA**

*See*

Laurentian Pilotage Authority

**Labour Dept.**

Ship inspection 30:23-4; 31:25

**Labrador Linerboard Ltd.**

Foreign shipping exemptions 32:8-10  
Freight rate costs 32:12-3

**Lajoie, Claude G., M.P. (Métropolitain Trois-Rivières)**

Main Estimates 1974-75—Transport 2:35-6

**Lalonde, J. P., Secretary, Air Transport Commission, Canadian Transport Commission**

Third carrier licenses 13:29

**Lang, Hon. Otto, Minister of Transport**

Bill S-8, letter 45:4  
Bill C-61, discussion 35:6-10, 13, 16-8, 21-30  
Estimates, Supplementary (A), 1975-76 27:16-34  
Estimates, Supplementary (B), 1975-76  
Discussion 41:7-26; 42:4-18  
Statement 41:6-7  
Estimates, Main, 1976-77  
Discussion 48:14-9, 22-32, 34-7; 49:6-27; 51:5-33  
Statement 48:8-13  
Letter from Council of Maritime Premiers 32:10-1, 14; 34:7-8  
Transportation policy, statement 27:14-5

**Latter, Captain A. D., Chairman, Atlantic Pilotage Authority**

Estimates, Main, 1976-77 55:4-23, 31-7

**Laurentian Pilotage Authority**

Background 55:27  
Certificates issued 2:28-30  
Desjardins Report 2:7-8  
District boundaries 55:25  
Compulsory pilotage 55:26  
Employees 55:23, 26-7, 29-30  
Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:6

Discussion 44:16, 20, 23-4; 46:16-7; 47:7-9, 12, 14-28  
Budget supplémentaire (A), 1975-76 27:12-4

**Gordon, M. Archie, Président, Bureau d'accueil de Prince Rupert**

Politique du Canada sur transports 60:37-8

**Gore, M. N.R., Directeur, Direction analyse et gestion programmes, Centre développement transports, min. Transports**

Discussion 40:13-9  
Exposé 40:4-13

**Gouvernement**

Pouvoirs, transfert agences, sociétés de la Couronne 3:14-5

**Gow, capitaine Neil, Vice-président, Comité des Transports de la Chambre de commerce**

Politique du Canada sur transports  
Discussion 59:66-74  
Exposé 59:65-6

**Gralewicz, M. R., Président, Syndicat international des marins canadiens**

Bill C-61  
Exposé 30:4-8  
Témoignage 30:8-17

**Grand Manan, Île**

Traversier, tarifs 11:10, 11

**Grands Lacs**

Eaux usées, déversement, règlements 15:14  
Marins canadiens, emploi 30:36  
Ports, saison, prévisions 19:21

**Graydon, M. K. R., Président, Rubber Association of Canada**

Bill S-8  
Discussion 45:25-34  
Exposé 45:22-5

**Green, M. J. W., Directeur exécutif, Comité transports aériens, Commission canadienne transports**

Transporteurs aériens, étude 52:21

**Groupe des céréales**

Activités, Ministère des Transports, participation 25:7-8

**Guay, Joseph-Philippe, député (Saint-Boniface)**

Bill C-48 9:16-8

**Guilde canadienne de la marine marchande**

Bill C-61, exposé, position 31:4-7; 59:33-8  
Marine marchande canadienne, position 31:16-7  
Marins, formation, création école navale fonctionnement 59:32-7  
Membres 31:4-7  
Rôle 59:32

Fee increase, AIB guidelines 55:24  
Influence 2:10-1  
North, South channels, dredging 55:24-5  
Operating costs  
    Self-sustaining 55:14  
    1974-75 2:30-1  
    *See also*  
Pilotage Authorities

**Lavigueur, A., Assistant Deputy Minister, Finance, Transport Ministry**  
Estimates, 1974-75 12:19-21

**Lavolette, Leo, Director, Government and Public Affairs, Canadian Automobile Association**  
Bill S-8  
    Discussion 45:17-22  
    Statement 45:16-7

**Law of the Sea**  
Ships on innocent passage 36:31-2

**Lee, Art, M.P. (Vancouver East)**  
Documents relating to transportation in Canada 26:26  
Main Estimates 1976-77—Transport 51:7-8  
Transportation Policy in Canada 59:10-1, 20, 43-4, 59-60, 66-8, 81-2; 60:5-6, 41-4

**Leggatt, Stuart, M.P. (New Westminster)**  
Bill C-61 32:17-8, 28, 32  
Bill S-11 5:20-3

**Lessard, Marcel, M.P. (Lac-Saint-Jean)**  
Documents relating to transportation in Canada 22:26-8; 23:17, 19-20; 24:27-30; 25:16, 26-8

**Lester, Peter, Mayor of Prince Rupert, B.C.**  
Prince Rupert grain handling  
    Discussion 60:6, 15-6, 20, 23-5  
    Statement 60:4-5

**Levesque, D. J., Secretary and General Counsel, Canadian Overseas Telecommunication Corp.**  
Bill S-27 27:10-1

**Lewis, R. T., Program Director, Pacific Rim Access Project, Transport Ministry**  
Western transportation problems 38:16-26; 43:5-29, 32-3

**Loiselle, Gérard, M.P. (Saint-Henri)**  
Bill C-61 29:27-8; 35:16-7, 27, 29; 36:7  
Bill S-8 47:29  
Bill S-11 5:19-20, 27-30  
Documents relating to transportation in Canada 38:12-3, 27; 39:29-31  
Main Estimates 1974-75—Post Office 1:20  
Main Estimates 1975-76—Transport—St. Lawrence Seaway Authority 17:19  
Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 42:15-7  
Main Estimates 1976-77

**Hagglund, M. M. G., Administrateur, Agence des transports dans l'Arctique, min. Transports**  
Commentaires sur présentation audiovisuelle 28:5-16  
Témoignage 28:17-27

**Haines-Alaska, route**  
Coûts, partage 28:17, 19-20

**Halifax, port**  
Marchandises manutentionnées, 1974 19:29  
Réaménagement 19:11-2, 13-5  
Wright's Cove, Navy Island, mise en valeur 19:14, 31-2

**Hamilton, Frank, député (Swift Current-Maple Creek)**  
Budget principal 1975-76—Transports  
    Commission canadienne des transports 20:33-6  
    Conseil des ports nationaux 19:5-8

**Hall, Commission**  
Activités  
    Rapport provisoire 25:13, 43  
    Plans futurs 25:13, 45  
Audiences, organisation 18:5; 22:5; 25:10, 18-9  
Commission canadienne des transports, coopération 18:5, 7  
Dépenses 42:8  
Développement régional, intérêt 25:25-6  
Lignes secondaires, abandon, coût, évaluation 25:24; 53:14-7; 54:15-6  
Mandat 25:10-1, 13, 37  
Pouvoirs 18:5  
Prémises 25:19  
Rapport, date prévue 25:19, 20; 42:8  
Recommandations  
    Domaine 25:11-2  
    Supplémentaires 25:12, 41  
Statut 18:5  
Travail effectué, qualité 42:13-4  
Voies ferroviaires examinées 25:10

**Hanley, M. Joseph, Directeur exécutif, Direction exportation et tarifs, Commission canadienne transports**  
Traversiers, tarifs 54:7

**Hargrave, Bert, député (Medicine Hat)**  
Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 20:66-8

**Harquail, Maurice, député (Restigouche)**  
Bill C-61 29:19, 21-2; 30:27-8; 31:16-7; 37:21-2  
Bill S-8 45:12-3; 47:7, 13, 20-1, 26-7  
Budget principal 1976-77—Transports 48:32-3; 49:13-5  
    Administration de pilotage de l'Atlantique 55:23, 31-6  
    Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:25  
    Commission canadienne des transports 52:26-8  
    Conseil des Ports nationaux 50:16-8  
Documents ayant trait aux transports au Canada 39:31-2  
Politique du Canada sur transports 59:21-2, 85-6, 97



**Transport**

Canadian Transport Commission 54:17-9

National Harbours Board 50:10-2

**Lomas, D. C., First Vice-President, International Longshoremen Union**

Labour negotiations 59:15-24

**Lottridge, Harry, President, Tire Dealers Association of Canada**

Bill S-8

Discussion 45:5-16

Statement 45:4-5

**Lumber Industry**

B.C. rail transportation 43:27-8

**Lumley, Ed, M.P. (Stormont-Dundas)**

Bill C-61 29:18, 24-6; 30:25-6, 37-9, 48-9, 51; 32:22-3; 37:44-8, 56-7

Bill S-11 5:24

Documents entitled "Transportation Policy . . .", "... Inter-City Passenger Movement . . .", "... Freight Transportation . . ." 21:9, 41, 46-7

Documents relating to transportation in Canada 25:19-21; 38:12, 15, 27; 39:22-5, 36; 40:13-5

Supplementary Estimates (D) 1974-75—Transport Dept. 12:8

Main Estimates 1975-76

Transport

Canadian Transport Commission 18:25-8; 20:50-2

St. Lawrence Seaway Authority 17:8-10, 19-20

Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 41:24-6; 42:11-2

Main Estimates 1976-77

Transport 51:21-4, 30-1

Great Lakes Pilotage Authority 56:14-7

National Harbours Board 50:13-5

Pacific Pilotage Authority 57:7-11

St. Lawrence Seaway Authority 58:14-6

Transportation Policy in Canada 59:77-8, 90; 60:23-5, 33-5

**MOT***See*

Transport Ministry

**McCain, Fred, M.P. (Carleton-Charlotte)**

Bill C-61 30:12-7, 24-5, 41-2, 45-6; 31:12-3, 16; 32:11-3, 27-9; 36:14, 17, 24-5, 31-3; 37:16-7, 23-6, 32, 38-44, 50, 53-4, 56-7

Documents relating to transportation in Canada 33:23-5, 27; 39:25

Supplementary Estimates (D) 1974-75—Transport Dept. 11:9-11

Main Estimates 1975-76

Transport

Canadian Transport Commission 18:37; 20:45-50

National Harbours Board 19:18-21, 34-7, 41

Main Estimates 1976-77

Transport 51:14-8, 23-4, 26-9, 32

**Harvey, M. W. S., Directeur général adjoint, administration et finance, trésorier, Association Transport aérien international**

Financement ATAI 6:18, 21

**Hastings County, Ont.**

Installation UHF 14:13-4

**Herschel, Île T. N.-O.**

Port, utilisation 28:18

**Hick, M. William, Président, Prince Rupert Grain Co-ordination Committee**

Politique du Canada sur transports 60:6-14, 16-9, 21-5

**Himes, M. E. P., représentant Bureau central, Côte Pacifique, Syndicat international des gens de mer**

Politique du Canada sur transports

Discussion 59:43-53

Exposé 59:39-43

**Hindle, M. Lonnie, coordonnateur, Fraternité des Indiens de Colombie-Britannique**

Politique du Canada sur transports

Discussion 59:25-32

Exposé 59:24-5

**Hnatyshyn, Ray, député (Saskatoon-Biggar)**

Bill C-48 9:14-5; 10:14-7, 39, 45-6

Bill S-8 46:9-11, 20-4

Bill S-18 6:16-8

Bill S-27 27:7, 9

Budget dépenses 1974-75 2:17-9, 31-3, 37-8

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Transports, min. 11:6-9; 14:5-8, 16-8

Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 18:21-5; 20:55-8

Budget supplémentaire (A) 1975-76—Transport et Postes 27:13-8, 33-4

Budget principal 1976-77—Transports 49:4-6, 24

Commission canadienne des transports 52:16-9; 53:25; 54:7-12, 19-23

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:16; 23:24-6; 24:10-2; 25:25; 26:15-6, 19-21, 25-6; 33:21-3, 27; 38:14-5, 20; 43:15-7

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:8, 24, 35-7

**Holt, M. Martin Lloyd, Président, Équipe de sauvetage n° 15 de Port Rupert**

Politique du Canada sur transports

Discussion 60:29-36

Exposé 60:26-9

**Holt, Mme Simma, député (Vancouver-Kingsway)**

Bill S-8 44:21; 46:20-2

**Horner, J. H., député (Crowfoot)**

Bill C-48 10:13-4, 20-1, 30-4, 37-8

Atlantic Pilotage Authority 55:14-7, 19-21, 36-7

Laurentian Pilotage Authority 55:24, 28-30

St. Lawrence Seaway Authority 58:24-5

Transportation Policy in Canada 59:31-2, 38-9, 44-7, 49, 57-9, 82-4, 90-1; 60:10-1, 36, 46-7

**Macaluso, J. A., Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**

White Rock, B.C. rail relocation 4:17

**MacGougan, G. R., Director, Finance, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry**

Airport revolving fund 12:24-5; 14:19

**McGrath, James A., M.P. (St-John's East)**

Main Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 4:8-11, 29, 33-5

Supplementary Estimates (D) 1974-75

Canadian Transport Commission 13:18-21

Transport Dept. 12:9-13

Main Estimates 1975-76—Transport Department 16:16-9, 21

Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 41:21-4

Main Estimates 1976-77

Transport 48:8, 20-3, 30, 34; 49:7-10, 17, 20-5

Canadian Transport Commission 52:11-4; 53:6-8; 54:4-7

**McIsaac, Cliff, M.P. (Battleford-Kindersley)**

Bill C-48 9:21, 24, 27-8; 10:17-8, 42, 45

Bill C-61 29:18

Bill S-8 45:42-3; 47:11, 18, 24-5

Bill S-11 5:20, 24-5

Bill S-18 6:22-3

Documents relating to transportation in Canada 23:23-4; 33:19-21; 38:11, 13

Main Estimates 1976-77

Transport 48:33; 49:12-3

Atlantic Pilotage Authority 55:21-2

Canadian Transport Commission 54:13-6

St. Lawrence Seaway Authority 58:17, 21-2, 25

Transportation Policy in Canada 59:62-4; 60:18-20

**Mackasey, Hon. Bryce, Post Master General of Canada**

Estimates, Main, 1974-75

Discussion 1:11-29

Statement 1:9-10

**MacKay, Elmer M., M.P. (Central Nova)**

Bill C-48 9:19-20; 10:25-7

Main Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 4:5-8, 35-6

Communications Dept. 3:14-16

Post Office 1:20-4

Transport 2:7-10, 27-31

Main Estimates 1975-76—Transport

Canadian Transport Commission 18:9-10, 34-5

Bill S-8 44:21-3; 46:11-3, 20, 22-3

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 4:7-8, 11-5, 24-5, 27, 32, 36-8, 41, 44, 48

Budget supplémentaire (D) 1974-75—Transports, min. 12:21-2

Budget principal 1975-76—Transports

Commission canadienne des transports 20:21-5, 29, 42, 68, 71

Ministère 16:24-7

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:17-21

Budget principal 1976-77—Transports 48:8, 23-7

Administration de pilotage des Grands Lacs 56:7-9

Administration de pilotage du Pacifique 57:14-5

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:9-11, 22, 24-5

Commission canadienne des transports 52:4-9, 23, 33-4; 53:17-20

Documents ayant trait aux transports au Canada 26:22-3, 28

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:17, 25-8, 38-9, 42, 47

**Huck, M. W. H., Administrateur, Administration canadienne transports aériens, min. Transports**

Discussion 2:31-2; 11:15; 12:11

**Huntington, Ron, député (Capilano)**

Bill C-61 29:23-4; 31:14-5, 25-6; 34:20, 24

Bill S-27 27:10-1

Budget supplémentaire (A) 1975-76—Transport et Postes 27:24-7, 31-3

Budget principal 1976-77—Transports—Conseil des Ports nationaux 50:4-8

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:28-30; 25:28-9; 26:16-20, 25, 27; 33:16-8; 38:12, 27; 39:33-5, 37; 40:5, 15-8; 43:18-21, 27-32

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:43-4

Politique du Canada sur transports 59:12-3, 18-20, 29-31, 35-6, 50-1, 68-9, 76-7, 94-7

**Hurcomb, M. P. R., Conseiller général, Dominion Marine Association**

Bill C-61

Exposé 30:28-33

Témoignage 30:36-42

**Hydrocarbures**

Pollution

Amendes imposées en 1974 15:14

Équipement préventif 15:13

Terminaux maritimes, code d'exploitation 15:14

**Hydro-Ontario**

Charbon



**McKenzie, Dan, M.P. (Winnipeg South Centre)**

Supplementary Estimates (D) 1974-75—Transport Dept.  
12:8-9

Main Estimates 1976-77—Transport 51:4-7, 20-1

**MacMillan Bloedel**

Shipping operations, foreign charters 31:11

**MacPherson Commission**

*See*

Royal Commission on Transportation

**McRae, Paul E., M.P. (Fort William), Committee Vice-Chairman**

Bill C-48 10:50

Bill S-8 45:9-10, 15-6, 20-2, 24-5, 27, 32-3

Documents entitled "Transportation Policy . . .", "... Inter-City Passenger Movement . . .", "... Freight Transportation . . ." 21:21-2, 29, 39-40, 47

Documents relating to transportation in Canada 22:7, 20-2; 26:29

Main Estimates 1974-75

Canadian Transport Commission 4:26-9, 42, 47

Communications Dept. 3:12-4

Transport 2:14-7

Supplementary Estimates (D) 1974-75

Canadian Transport Commission 13:11-4

Transport Dept. 12:19-21

Main Estimates 1975-76

Transport

Canadian Transport Commission 20:42-5, 71

Department 16:18, 22-4

National Harbours Board 19:32-3

Supplementary Estimates (B) 1975-76—

Transport 42:12-3

Main Estimates 1976-77—Transport 48:27-30

**Mahoney, J. J., Assistant Deputy Minister, Administration, Justice Dept.**

Bill C-61

Discussion 29:8-30; 31:18-26; 32:32; 34:12-30; 36:10, 15, 17, 22-6, 30-3; 37:11-4, 20-5, 37-45, 48-9

Statements 29:6; 31:17-8

**Malton Airport**

*See*

Airports, Toronto Internationals

**Manhattan**

Operation, feasibility 28:20-2; 30:50

**Manitoba, Province**

Cable television jurisdiction 3:10-2

Skywest Project 27:16, 28-9; 48:32; 49:10-1

**Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport**

Bill C-48

Brief 9:5-6

Discussion 9:8-18, 21-4, 27-31; 10:6-39, 44-50

Estimates, Main, 1974-75

Provenance 26:6

Utilisation 40:10

**IATA**

*Voir*

Association de Transport aérien international

**Illing, M. R., Administrateur, Administration du transport maritime du Canada, min. Transports**

Budget dépenses 1976-77 50:5-7, 13, 15, 17, 20

Exposé 26:5-15

Témoignage 2:16; 11:13; 12:7; 26:17-9, 29; 27:25-6

**Importations**

Conteneurs, utilisation 26:6-7

Ouvrages en mer 34:19-20

Ports canadiens, utilisation, données 10:28-30; 26:6-7

Raffineries, côte Est 26:7

Transport Halifax-Montréal, tarifs 9:32-3; 13:22-4

**Impôt sur revenu, Loi**

Dispositions, publicité radiodiffusée, télévisée 3:8

But, objectifs 48:14

**Institut de formation du ministère des transports, Cornwall, Ont.**

Cours dispensés 16:8

Coût 2:37

Logement, installations 16:8-9

**International Falls, É.-U.**

Pont reliant avec Fort Francis, Ont. 8:6

**Jackson, M. Frank E., Président, Administration de pilotage des Grands Lacs**

Budget dépenses 1976-77 56:4-20

**Japon**

Chartes-parties, point d'arrivée 43:10

Industrie navale, mesures incitatives 31:12

**Jarvis, Bill, député (Perth-Wilmot)**

Budget dépenses 1974-75—Communications, min. 3:16-8

**Johnston, Howard, député (Okanagan-Kootenay)**

Budget dépenses 1974-75—Communications, min. 3:18-9

**Kaplan, Bob, député (York-Centre)**

Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 20:8, 58-60

**Kempling, William James, député (Halton-Wentworth)**

Bill S-8 44:18, 23-4; 45:8-9, 14-5, 19-22, 30-2, 37-40; 46:15-8; 47:6-7, 9-12, 19, 25-6

**Kingston, Ont.**

Poste UHF, utilité 12:18-9

Brief 2:6

Discussion 2:7-38

Estimates, Supplementary (D), 1974-75 12:4, 9-24

Estimates, Main, 1975-87 16:4-19, 22-7

Shipping policy, Sept. 1973 32:7-8

Transportation policy

Discussion 21:7-9

Statement 21:5-7

### **Marchand, Leonard S., M.P. (Kamloops-Cariboo)**

Documents relating to transportation in Canada 33:12-4

### **Marine Transportation**

Artic 31:6-7, 11

Canadian built ships 30:34-5, 44

Foreign ships banned 29:8-9; 30:35; 36:10-5; 59:97

International-coasting trade 29:25-6, 28-30

Bill C-61

Efficiency loss 32:16-7

National commerce, impact 37:54-5

British Columbia

Charters 31:11

Intracoastal traffic 59:34

Canadian competitive position 30:25; 31:4; 59:50-1, 73-4, 79, 82

Canadian Labour Code, application 30:38-9; 31:8

Coal 26:6

Containerization 26:6-7, 12

Costs 26:7; 30:24-5

Foreign charters—domestic built 32:25-6

Labour 31:4-5

Cruise traffic 59:80-1, 89

CTC regulate 32:22

Defrauds, inadequate control 30:20

Exportation, volume, 1973 26:5-6

Foreign shipping

Canadian permits, notice 29:7; 30:18, 22

Competition 30:20, 25; 59:41

Control 59:40, 77

Government policy, 1973 32:7-8

Labour costs, comparison 30:18-9

Grain movements 26:6

Domestic haulage, percentage recommended 30:21

Rates 30:37-8; 32:6, 23; 37:56-7

Hiring halls, licensing 59:42-3, 52

Imports, 1973 26:6

Intercoastal trade 59:66-70, 78-9, 87-91, 93

Iron ore 26:6; 30:31; 58:16

Labour force

Shortage 31:14-5; 59:95

Working hours, irregular 31:8, 10, 15

Lighthouse keepers 59:6, 14, 31-2

Longshoremen's salaries 19:16-7

Loran equipment transfer, A-C 59:7-9, 13-4, 27-8, 30

Transition period 59:5, 7-8, 13, 25

Panama Canal rates 59:41, 73

Petroleum consumption 40:9

Rail competition 12:21-2; 30:12, 28; 32:6-7, 27-8; 59:67-9, 74

Rate increase, effect 32:11-2, 29

### **Kirkwood, M. David, Premier sous-ministre adjoint, Direction planification et développement, min. Transports**

Discussion 28:22, 26; 39:16-20, 23-7, 35; 40:14-22; 43:8-9, 12, 15-7, 21-5, 29-31

Exposés 28:4-5; 39:4; 40:4; 43:4

### **La Ronge, Sask.**

Aérogare, construction 15:10

### **Labrador Linerboard Limited**

Bill C-61, position 32:8-9

Bois, frais de transport 32:12-3

### **Lajoie, Claude G., député (Trois-Rivières Métropolitain)**

Budget dépenses 1974-75—Transports 2:35-6

### **Lake Manitoba, navire**

Échouement, circonstances 2:8

### **Lalonde, M. J. P., Secrétaire, Comité transports aériens, Commission canadienne des transports**

Permis de transporteurs de troisième niveau 13:29

### **Lang, hon. Otto, Ministre des Transports**

Bill C-61 35:6-9, 14-7, 21-30

Budget supplémentaire (A) 1975-76

Exposé 27:14-5

Témoignage 27:16-34

Budget supplémentaire (B) 1975-76

Exposé 41:6-7

Témoignage 41:7-26; 42:4-18

Budget dépenses 1976-77

Discussion 48:14-9, 22-37; 49:6-27; 51:5-33

Exposé 48:9-13

### **Latter, Capitaine A. D., Président, Administration de pilotage de l'Atlantique**

Budget dépenses 1976-77 55:4-22, 31-7

### **Laval, ville, Qué.**

Liaison ferroviaire avec Montréal 11:21

Rapport TRRAMM 11:22

### **Lavigne, M. G., Sous-ministre adjoint, Finances, min. Transports**

Budget supplémentaire (D) 1974-75 12:19-21

### **Lavolette, M. Léo E., Directeur affaires gouvernementales et publiques, Association automobile du Canada**

Bill S-8

Discussion 45:17-22

Exposé 45:16-7

### **Lee, Art, député (Vancouver-Est)**

Budget principal 1976-77—Transports 51:7-8

Documents ayant trait aux transports au Canada 26:26

Politique du Canada sur transports 59:10-1, 20, 43-4, 59-60, 66-8, 81-2; 60:5-6, 41-4



Refineries, East Coast 26:7  
 Safety standards, inspection 59:9, 14, 56-7  
 Subsidies, incentives 30:14-6; 31:11-2; 32:16, 26-7; 37:55-6, 81-3  
 Tanker traffic, regulation 59:55  
 Training programs, colleges 59:12, 26-30, 33, 35-7, 40-1, 44, 64, 92, 96; 60:30-2  
 UNCTAD, developing nations fleets 29:14-5  
 Vessel acquisition 59:76-7  
*See also*  
 Canadian Marine Transportation Administration  
 Canadian Merchant Marine  
 Coasting Trade  
 Northern Transportation  
 Pilotage Authorities  
 St. Lawrence Seaway Authority  
 Search and Rescue Operations, Marine  
 Ships

### **Maritime Code**

Background 36:15  
 Canadian ships abroad 37:22-3  
 Economic zone 36:30-3  
 Environment protection 29:19-20; 32:5  
 Exemptions  
   Foreign ships 29:7; 37:19-22  
   Public notice 29:7-8; 30:26-7  
   Table annual listing 29:7, 9  
   Warships 36:26-30  
 Foreign ships  
   Innocent passage 36:31-3  
   Notice of proceedings 37:23-4  
 Intercoastal shipping 59:45  
 Law of the Sea, impact 36:31-2  
 Legislation  
   Additional 29:12  
   Comparable, U.K., U.S. 32:13, 21  
   Consultations 29:12-3; 31:19; 32:12, 24, 26-7  
 National Capital Act 37:47-9  
 Penalty provisions 29:8, 11  
 Provinces interest 35:7-8, 20  
 Registration provisions 29:5-6  
   Onus of proof 37:19-22  
 Regulations 37:24-7  
   Advance publication 32:15; 37:27  
   Atlantic provinces, consultation 37:27-9  
 St. Pierre and Miquelon, status 29:8-9; 34:21-4  
 Title 36:21  
 Transport Ministry, responsibility 29:25  
*See also*  
 Bill C-61  
 Canada Shipping Act

### **Maritime Code Act**

*See*  
 Bill C-61

### **Maritime Premiers Council**

*See*  
 Council of Maritime Premiers

### **Leggatt, Stuart, député (New Westminster)**

Bill C-61 32:17-8, 28, 32  
 Bill S-11 5:20-3

### **Lessard, Marcel, député (Lac-Saint-Jean)**

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:26-8; 23:17, 19-20; 24:27-30; 25:16, 26-8

### **Lester, M. Peter, maire, Prince Rupert**

Politique du Canada sur transports 60:4-6, 15-6, 20, 23-5

### **Lethbridge, Alb.**

Air Canada, service 24:14, 16

### **Lévesque, M. Donat, Secrétaire et conseiller général, Société canadienne des télécommunications transmarines**

Bill S-27 27:10-1

### **Lewis, M. R.T., Directeur programme, Projet d'accès à région en bordure du Pacifique, min. Transports**

Exposé 38:16-26  
 Témoignage 43:5-29, 32-3

### **Loiselle, Gérard, député (Saint-Henri)**

Bill C-61 29:27-8; 35:16-7, 27, 29; 36:7  
 Bill S-8 47:29  
 Bill S-11 5:19-20, 27-30  
 Budget dépenses 1974-75—Postes 1:20  
 Budget principal 1975-76—Transports—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:19  
 Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 42:15-7  
 Budget principal 1976-77—Transports  
   Commission canadienne des Transports 54:17-9  
   Conseil des Ports nationaux 50:10-2  
 Documents ayant trait aux transports au Canada 38:12-3, 27; 39:29-31

### **Lomas, M. D. C., Premier vice-président, Syndicat international des débardeurs**

Politique du Canada sur transports 59:15-24

### **London, Ont.**

Aéroport, améliorations 15:10

### **Lottridge, M. Harry, Président, Tire Dealers Association of Canada**

Bill S-8  
 Discussion 45:5-16  
 Exposé 45:4-5

### **Lumley, Ed., député (Stormont-Dundas)**

Bill C-61 29:18, 24-6; 30:25-6, 37-9, 48-9, 51; 32:22-3; 37:44-8, 56-7  
 Bill S-11 5:24  
 Budget supplémentaire (D) 1974-75—Transports, min. 12:8  
 Budget supplémentaire (A) 1975-76  
   Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:8-10, 19-20  
   Commission canadienne des transports 18:25-8; 20:50-2

**Marler Report**

Cost 2:31  
Language recommendations, quote 2:7

**Marshall, Jack, M.P. (Humber-St. George's-St. Barbe)**

Documents relating to transportation in Canada 23:17-9;  
24:19-21, 24  
Main Estimates 1976-77—Transport—  
Canadian Transport Commission 53:20-2

**Martin, J. M., Director, Finance and Accounting, St. Lawrence Seaway Authority**

Debt interest 17:15

**Martinelli, Robert, Assistant to Vice President, Operations and Maintenance, Canadian Pacific Railway**

Operations 20:14-20, 23-4, 35-41, 58-9

**Mazankowski, Don, M.P. (Vegreville)**

Bill C-48 9:9-14, 24, 28-32; 10:7, 13-4, 18-20, 22-4, 31,  
39-41  
Bill S-8 44:6, 12-4, 19-22, 25; 45:5-8, 13-4, 16, 18, 27-30,  
34, 36-8, 43; 46:13-5, 21; 47:7-8, 11-5, 21-8  
Bill S-18 6:11-4, 16, 23-4  
Documents entitled "Transportation Policy . . .", "... Inter-  
City Passenger Movement . . .", "... Freight Transporta-  
tion . . ." 21:7-9, 14-5, 19, 27, 29, 34, 46-7  
Documents relating to transportation in Canada 22:18, 22-6;  
23:20-3; 24:16, 38-41; 25:17, 19-23, 27; 33:9-12, 26-7;  
38:11-2, 25-6; 39:15-8, 36  
Main Estimates 1974-75  
Canadian Transport Commission 4:22-5, 40-3, 47  
Post Office 1:15-8, 21, 29  
Supplementary Estimates (D) 1974-75  
Canadian Transport Commission 13:17-8, 27-31, 35-6  
Transport Dept. 11:16-8; 12:14-6, 24-5  
Main Estimates 1975-76—Transport—  
Canadian Transport Commission 18:16, 18-21, 36-7;  
20:60-3  
Supplementary Estimates (B) 1975-76—  
Transport 41:12-5, 26; 42:4-5, 17-8  
Main Estimates 1976-77—Transport—  
Canadian Transport Commission 53:14-7

**Merchant Marine**

See  
Canadian Merchant Marine

**Michelin Tire Canada Ltd.**

Bill S-8  
Assessment 45:40-1  
Recommendations 44:16, 24  
Statement 45:34-6

**Mirabel Airport**

See  
Airports

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:24-6;  
42:11-2

Budget principal 1976-77—Transports 51:21-4, 30-1  
Administration de la voie maritime du Saint-Laurent  
58:14-6

Administration de pilotage des Grands Lacs 56:14-7  
Administration de pilotage du Pacifique 57:7-11  
Conseil des Ports nationaux 50:13-5

Documents ayant trait aux transports au Canada 25:19-21;  
38:12, 15, 27; 39:22-5, 36; 40:13-5

Documents intitulés «Politique des transports . . .»;  
«...transport interurbain des passagers . . .»; «...trans-  
port de marchandises . . .» 21:9, 41, 46-7

Politique du Canada sur transports 59:77-8, 90; 60:23-5,  
33-5

**Macaluso, M. J. A., Directeur exécutif, Comité transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**

White Rock, déplacement voies chemin de fer 4:17

**McCain, Fred, député (Carleton-Charlotte)**

Bill C-61 30:12-7, 24-5, 41-2, 45-6; 31:12-3, 16; 32:11-3,  
27-9; 36:14, 17, 24-5, 31-3; 37:16-7, 23-6, 32, 38-44, 50,  
53-4, 56-7

Budget supplémentaire (D) 1974-75—Transports, min.  
11:9-11

Budget principal 1975-76—Transports  
Commission canadienne des transports 18:37; 20:45-50  
Conseil des ports nationaux 19:18-21, 34-7, 41

Budget principal 1976-77—Transports 51:14-8, 23-4, 26-9,  
32

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent  
58:24-5

Administration de pilotage de l'Atlantique 55:14-7, 19-21;  
36:7

Administration de pilotage du Saint-Laurent 55:24, 28-30

Documents ayant trait aux transports au Canada 33:23-5,  
27; 39:25

Politique du Canada sur transports 59:31-2, 38-9, 44-7, 49,  
57-9, 82-4, 90-1; 60:10-1, 36, 46-7

**MacGougan, M. G. R., Directeur, Finances, Administration canadienne des transports aériens**

Budget supplémentaire (D) 1974-75 12:24; 14:19

**McGrath, James A., député (Saint-Jean-Est)**

Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des  
transports 4:8-11, 29, 33-5

Budget supplémentaire (D) 1974-75  
Commission canadienne des transports 13:18-21  
Transports, min. 12:9-13

Budget principal 1975-76—Transports 16:16-9, 21

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:21-4

Budget principal 1976-77—Transports 48:8, 20-3, 30, 34;  
49:7-10, 17, 20-5

Commission canadienne des Transports 52:11-4; 53:6-8;  
54:4-7

**McIsaac, Cliff, député (Battleford-Kindersley)**

Bill C-48 9:21, 24, 27-8; 10:17-8, 42, 45



**Montpetit Report***See*

Royal Commission on Working Conditions in the Post Office Dept.

**Motor Vehicle Safety Act**

Tire regulations

Defective, recalls 44:9

Strength 44:10

**Motor Vehicle Tire Safety Act***See*

Bill S-8

**Munro, Donald W., M.P. (Esquimalt-Saanich)**

Bill C-61 32:20-2; 35:9-11, 13-4, 16, 20-2, 25-8; 36:13, 19-20, 31; 37:17-8, 31, 34, 36-7

Bill S-11 5:13-7, 30

Main Estimates 1976-77—Transport

Pacific Pilotage Authority 57:15-9, 22-3

St. Lawrence Seaway Authority 58:24

**Murta, Jack, M.P. (Lisgar)**

Bill C-48 9:6-8, 32; 10:6-9, 15, 37-9, 46, 48

Bill C-61 29:6-7, 11-3, 30; 30:47-8; 32:11, 15-7, 29-32; 34:16, 19-20, 22, 30; 36:23, 33; 37:49-51, 57-8

Bill C-367 8:7-10

Bill S-18 6:8-11, 24-5

Bill S-27 27:7-8

Documents relating to transportation in Canada 22:5, 17-9; 24:24-7; 25:16, 18-20; 28:23-7; 40:20-2; 43:13-5

Supplementary Estimates (D) 1974-75

Canadian Transport Commission 13:14-8

Transport Dept. 11:23; 12:22-4

Main Estimates 1975-76—Transport

Canadian Transport Commission 18:4-8, 31-3; 20:39-42

Department 16:4-9, 27

National Harbours Board 19:24-5

St. Lawrence Seaway Authority 17:10-5, 17-8

Supplementary Estimates (A) 1975-76

Transport and Post Office 27:28-32

Supplementary Estimates (B) 1975-76

Transport 41:7-9; 42:6-10

Main Estimates 1976-77—Transport 48:7-8, 13-7; 49:18-22

**NHB***See*

National Harbours Board

**NTCL***See*

Northern Transportation Co. Ltd.

**National Capital Act**

Marine Code inclusion 37:47-9

**National Defence Dept.**

Search and rescue operations 41:22-4; 48:22-3; 49:7-10; 60:26-7

Bill C-61 29:18

Bill S-8 45:42-3; 47:11, 18, 24-5

Bill S-11 5:20, 24-5

Bill S-18 6:22-3

Budget principal 1976-77—Transports 48:33; 49:12-3

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:17, 21-2, 25

Administration de pilotage de l'Atlantique 55:21-2

Commission canadienne des Transports 54:13-6

Documents ayant trait aux transports au Canada 23:23-4; 33:19-21; 38:11, 13

Politique du Canada sur transports 59:62-4; 60:18-20

**Mackasey, hon. Bryce, Ministre, Postes**

Budget principal 1974-75

Discussion 1:11-29

Exposé 1:9-10

**MacKay, Elmer M., député (Central Nova)**

Bill C-48 9:19-20; 10:25-7

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 4:5-8, 35-6

Communications, min. 3:14-6

Postes 1:20-4

Transports 2:7-10, 27-31

Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 18:9-10, 34-5

**McKenzie, Dan, député (Winnipeg-Sud-Centre)**

Budget supplémentaire (D) 1974-75—Transports 12:8-9

Budget principal 1976-77—Transports 51:4-7, 20-1

**Mackenzie, Delta**

Projets de forage 28:10

**Mackenzie, Fleuve**

Dragage 28:12-3, 17, 18

**Mackenzie, Gazoduc**

Construction, matériel, transports, installations nécessaires 28:12-3

Projets 28:11

**Mackenzie, Oléoduc**

Beaufort Delta Oil, projet 28:14

**Mackenzie, Route**

Longueur totale 28:6

Section en construction 28:6

**Mackenzie, Vallée**

Transports, orientation 28:9-10

**MacPherson, Commission***Voir*

Commission royale d'enquête sur les transports (1961)

*See also*

Canadian Coast Guard

## **National Harbours Board**

Annual Report, 1974 19:17

Auditor General's reports, 1963-72 19:5, 15-6, 41

Board membership 50:18

Bridges

Champlain, Montreal 19:8-9; 50:8-9

Provincial take-over 42:16-7

St. Lawrence Seaway Authority 58:13-4, 19-20

Jacques Cartier, Montreal

Maintenance 16:14; 42:9, 16

St. Lawrence Seaway Authority 58:13-4

Mercier, Montreal 58:20

Public transit, toll-free 16:14; 19:9-10

Capital projects 15:15; 19:40

Commodity flow statistics 10:28; 19:26-8

CTC jurisdiction 18:30-1

Customs figures 19:37

Estimates, Main, 1975-76 19:4; 20:20

Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:6; 42:8

Estimates, Main, 1976-77 50:4

Inter-departmental co-ordination 19:20

Labour agreements 50:13-4

Longshoremen's salaries 19:16-7

Montreal Port Authority 19:10-2

Municipal taxes 2:36

Organization, operations 19:7, 18-20

Policy

Formulation, role 19:10

General transportation 19:29-30, 36-7

Ports

Halifax-Dartmouth, N.S., expansion 19:13-5, 31-2

Montreal grain terminal 19:24

Prince Rupert, B.C. 60:40

Promotion 19:38-40

Quebec City development 19:22-4

Saint-John, N.B., containerization 19:20-1

Statistics, availability 9:26; 10:30

Terminal program 19:34-6

Tobermory, Ont., harbour 19:22

Welland Canal, control 19:21-2

Wharves, renovations 50:10-2

*See also*

Ports and Harbours

## **National Revenue Dept.**

Customs offices, ship registration 31:20, 22-3

## **National Transportation Act**

Background 24:4-5

Competition 23:6, 12

CTC research 4:37-8

Development role 23:8

Freight rates

Freeze, authority 4:13

Public interest 4:24-5

Governor in Council, authority 4:35-6

New proposals, comparison 23:15-7, 62

Objectives 21:6

## **McRae, Paul E., député (Fort William), Vice-président du Comité**

Bill C-48 10:50

Bill S-8 45:9-10, 15-6, 20-2, 24-5, 27, 32-3

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 4:26-9, 42, 47

Communications, min. 3:12-4

Transports 2:14-7

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Commission canadienne des transports 13:11-4

Transports, 12:19-21

Budget principal 1975-76—Transports

Commission canadienne des transports 20:42-5, 71

Conseil des ports nationaux 19:32-3

Ministère 16:18, 22-4

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 42:12-3

Budget principal 1976-77—Transports 48:27-30

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:7, 20-2; 26:29

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:21-2, 29, 39-40, 47

## **Mahoney, M. J. J., c.r., Sous-ministre adjoint (administration), min. Justice**

Bill C-61

Exposés 29:6; 31:17-8; 37:11-2

Témoignage 29:8-30; 31:19-26; 32:32; 34:12-30; 36:10, 15-7, 22-6, 30-1; 37:14, 20-5, 37-45, 48, 51

## **Maine, État**

Route corridor 16:15; 24:8; 28:16, 17

## **Marchand, hon. Jean, Ministre, Transports**

Bill C-48

Déclaration préliminaire 9:5-6

Discussion 9:8-24, 27-31; 10:6-39, 44-50

Budget dépenses 1974-75

Discussion 2:7-38

Exposé 2:6

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Déclaration 12:13-4

Discussion 12:4, 9-24

Budget dépenses 1975-76, discussion 16:4-8, 10-9, 22-7

Documents ayant trait aux transports au Canada

Discussion 21:7-9

Exposé 21:5-7

## **Marchand, Leonard S., député (Kamloops-Cariboo)**

Documents ayant trait aux transports au Canada 33:12-4

## **Marine marchande canadienne**

Bill C-61, impact 30:43; 35:10; 59:44-6, 48, 85, 88-9

Comité interministériel, travaux 29:17, 27

Commerce étranger, rôle 29:15; 59:41

Commerce intercoûtier, recours navires étrangers 59:33-4, 48, 65, 70, 76-7

Darling, rapport 30:29; 31:5, 6, 11; 59:38, 75, 80

Développement

Avantages économiques 30:27-8; 31:11; 32:19; 59:48-9



Part I—CTC—Constitution of Commission 24:5-6

Part II—Commodity pipelines 24:5-6

Part III—Extra-provincial motor vehicle transport 18:14; 21:32; 24:5-6, 17-8; 53:13-4

Part IV—General jurisdiction and powers in respect of railways 24:6

Revisions proposed 21:5, 8-9, 36; 48:9-10

Section 22—Duties of Commission 24:5, 12-3

Section 23(2)—Special appeal and investigation 24:5

#### **Native Brotherhood of B.C.**

Fishing industry, statement 59:24-5

RAVEN Society 59:30

#### **Neil, Doug, M.P. (Moose Jaw)**

Main Estimates 1975-76—Transport

St. Lawrence Seaway Authority 17:16-7, 20-1

#### **Neptune Coal Ltd.**

Thunder Bay, Ont., development 2:15-6

#### **New Brunswick, Province**

Dalhousie, facilities 50:17

Saint John

Potash subsidy 50:18

Ship registry office 37:43-4

#### **Newfoundland, Province**

CNR bus service, subsidies 52:11-2; 53:6; 54:4-6

CTC

Air corridor service report 53:6

Trans-Newfoundland corridor

Transportation Report 53:20-1

EPA service 53:22

Ship registry offices 37:41

Trans-Canada Highway 23:17-8

Transportation development 24:19-21

#### **Nicholson, D., National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers**

Bill C-61

Discussion 30:21-8

Statement 30:17-20

#### **Normandeau, Paul, Chairman, St. Lawrence Seaway Authority**

Estimates, Main, 1975-76

Discussion 17:9-21

Statement 17:4-8

Estimates, Main, 1976-77

Discussion 58:9-22

Statement 58:4-8

#### **Northern Transportation**

Air services

Airport facilities 28:7-9, 13

Safety 28:24-6

Mackenzie Valley pipeline 28:9-14

Marine mode 28:6-7, 15

Canadian sovereignty 28:22

Gouvernement, rôle 31:16

Impact sur emploi 30:11

Mesures incitatives, subventions 29:15-6; 30:11-2; 31:11-3, 14; 59:38-9, 42, 47-9, 72-4, 76, 82

Lacunes, méthodes amélioration 59:46, 49

Législation, orientation 29:24-5

Menzies, rapport 31:5, 6; 59:38

Navires, affrètement, avantages 59:81

Port en eau profonde dans Est, effets 29:27

Rentabilité 59:48-9, 85

#### **Marins**

Bureaux placement, traitement 59:42-3

Formation, école navale, subventions 31:14, 15; 59:29-30, 32-7, 40-1, 44-5, 96; 60:30

Qualifications, brevets 59:35-7, 40

Recrutement, problèmes 15:14; 31:14

Salaire, influence sur tarifs 30:37; 31:4

#### **Marler, rapport**

Recommandation re bilinguisme pilotes dans fleuve St-Laurent 2:7

#### **Marshall, Jack, député (Humber-St. George's-St. Barbe)**

Budget principal 1976-77—Transports—Commission canadienne des transports 53:20-2

Documents ayant trait aux transports au Canada 23:17-9; 24:19-21, 24

#### **Martin, M. J. M., Directeur finances et comptabilité, Administration voie maritime du Saint-Laurent**

Voie maritime du Saint-Laurent, dette 17:15

#### **Martinelli, M. Robert, Vice-président adjoint, opérations et entretien, Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique**

Discussion 20:23-4, 34-41, 58-9

Exposé 20:14-20

#### **Matane, Qué.**

Liaison avec Baie-Comeau, traversier 11:13; 20:64-5

#### **Mazankowski, Don, député (Vegreville)**

Bill C-48 9:9-14, 24, 28-32; 10:7, 13-4, 18-20, 22-4, 31, 39-41

Bill S-8 44:6, 12-4, 19-22, 25; 45:5-8, 13-4, 16, 18, 27-30, 34, 36-8, 43; 46:13-5, 21; 47:7-8, 11-5, 21-8

Bill S-18 6:11-4, 16, 23-4

Budget dépenses 1974-75

Commission canadienne des transports 4:22-5, 40-3, 47

Postes 1:15-8, 21, 29

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Commission canadienne des transports 13:17-8, 27-31, 35-6

Transports, min. 11:16-8; 12:14-6, 24-5

Budget principal 1975-76—Transports—Commission canadienne des transports 18:16, 18-21, 36-7; 20:60-3

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:12-5, 26; 42:4-5, 17-8

Budget principal 1976-77—Transports—Commission canadienne des transports 53:14-7

Darling Report 31:5, 11  
 Foreign ships banned, proposed 29:8-9; 30:35  
 Icebreaking oil tankers 28:20-2; 30:50; 40:11  
 Mackenzie River dredging 28:12-3, 17-8  
 Nanisivik Mines agreement 28:22-3

Policy objectives 28:5

Road network 28:6

Quebec-Labrador 24:29; 28:16

Whitehorse, Yukon-Skagway, U.S.A. 28:17-20

Tuktoyaktuk harbour, NWT. 28:10-1, 17

Yukon rail study 28:9

*See also*

Ships. Icebreakers

### **Northern Transportation Co. Ltd.**

Background 28:7

Keewatin communities, NWT., service 15:15

Defrayed costs 42:9-10

Mackenzie River traffic volume 28:12; 42:10

### **Nowlan, J. P., M.P. (Annapolis Valley)**

Bill S-11 5:8, 17-9, 28-9, 31

Main Estimates 1974-75

Communications Dept. 3:4-8, 23

Post Office 1:8, 24-6

### **Nuss, J., Counsel, Seafarers' International Union of Canada**

Bill C-61 30:9-10, 13, 15-6

### **O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Marine Administration, Marine Services, Transport Ministry**

Bill C-61 29:17, 20-2, 25; 34:16

Pilotage regulations 42:12

### **Oil**

*See*

Petroleum

### **Oil and Gas Pipelines**

Arctic-Hudson Bay 28:14-5, 17-9, 21

Energy consumed 40:17-8

Mackenzie Valley

Construction 28:9-14

Rail alternative 40:12

### **Oil Pollution Prevention**

*See*

Canadian Marine Transportation Administration

### **Olympic Coins**

Report 1:23, 29

### **Ontario Hydro**

Coal shipment costs 4:14-5; 40:10

### **Orlikow, David, M.P. (Winnipeg North)**

Bill C-48 9:20-5, 33

Supplementary Estimates (B) 1975-76—Transport 41:9-12

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:18, 22-6; 23:20-3; 24:16, 38-41; 25:17, 19-23, 27; 33:9-12, 26-7; 38:11-2, 35-6; 39:15-8, 36

Documents intitulés «Politique des transports...»; «...transport interurbain des passagers...»; «...transport de marchandises...» 21:7-9, 14-5, 19, 27, 29, 34, 46-7

### **Menzies, rapport**

Marine marchande internationale possibilités pour Canada 31:5, 6

### **Mexique**

Prêt achat wagons, justification 27:23

### **Michelin Tire Canada Limited**

Bill S-8

Normes sécurité, modifications proposées 44:16-7

Position 45:34-43

Pneus, code, ministère Transports 44:24-5

### **«Mid Canada Corridor»**

Projet, état 23:19-20

### **Mirabel, aéroport**

*Voir*

Montréal

### **Montpetit, rapport**

Recommandation re min. Postes 1:26

### **Montréal**

Aéroport Mirabel

Accès, correspondances, difficultés 51:26-7

Coût 51:14

Entrée en service 15:9

Expropriés, paiements ex gratia 14:18-9

Fuel, augmentation coût, conséquences 12:4-5

Liaison avec Dorval, Montréal 15:9-10

Terrains, coût 11:19

Traffic cargo, passager, répartition 12:5

Métro, prolongement 39:31; 42:15

Pont Champlain 19:8-9

Ponts, entretien, transfert 42:16-7

Trains de banlieue 14:8; 42:15

Pertes 18:7, 8, 16-7

Transport, système 42:15-6

### **Montréal, port**

Avenir 19:17-8

Marchandises manutentionnées, 1974 19:19-20

Pouvoirs délégués par Conseil ports nationaux 19:12

### **Montreal Star**

Article, 7 sept. '74, augmentation tarifs, Bell Canada 4:9

### **Les mouvements de marchandises**

Étude par CCT 30:6



**Ottawa Journal**

Canadian Coast Guard, article 48:21

**PWA**

*See*

Pacific Western Airlines Ltd.

**Pacific Pilotage Authority**

Accounting system 57:15

Employees, contract pilots 57:5-6, 14-5

Wages 57:7-11, 22

Estimates, Main, 1975-76 57:16-8

Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:6

Estimates, Main, 1976-77 57:4, 8-12, 14

Fee increases, AIB guidelines 57:4-5, 17

Foreign traffic 57:20-3

Pilotage operations 57:17

Towboat pilotage exemption 57:11

Vessels 57:13-4

Search, rescue capabilities 57:18-20

*See also*

Pilotage Authorities

**Pacific Rim Access Project**

Canadian, U.S. ports compared 43:23-4

CNR double-track expansion 43:6-7

Departmental studies 43:15-7

Highway study 43:17

Inter-governmental consultation 38:24-5

Objectives 43:4

Priority projects 38:25-6

Traffic growth, accommodate 43:11-2

**Pacific Trollers Association**

Marine navigation equipment, safety, statement 59:5-6

**Pacific Western Airlines Ltd.**

Alberta purchase 4:11-2; 51:7-8; 52:10-1

Head offices 51:7

IATA membership proposed 6:8

**Panarctic Oils Ltd.**

*Manhattan*, feasibility 28:21; 30:50

**Passenger Transportation**

*See*

*Inter-City Passenger Movement in Canada, Interim Report on*

Various modes

**Pearsall, Albert John, M.P. (Coast Chilcotin)**

Bill C-61 37:59

Transportation Policy in Canada 59:13-4, 19, 31

**Pelletier, Hon. Gerard, Minister of Communications**

Estimates 1974-75 3:4-23

**Peters, Wm. Arnold, M.P. (Timiskaming)**

Bill C-61 35:9, 11-3, 19-20, 22-3; 36:14-8, 22, 24-5, 27-9; 37:16, 19-22

**Munro, Donald W., député (Esquimalt-Saanich)**

Bill C-61 32:20-2; 35:9-11, 13-4, 16, 20-2, 25-8; 36:13, 19-20, 31; 37:17-8, 31, 34, 36-7

Bill S-11 5:13-7, 30

Budget principal 1976-77—Transports

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:24

Administration de pilotage du Pacifique 57:15-9, 22-3

**Murta, Jack, député (Lisgar)**

Bill C-48 9:6-8, 32; 10:6-9, 15, 37-9, 46, 48

Bill C-61 29:6-7, 11-3, 30; 30:47-8; 32:11, 15-7, 29-32; 34:16, 19-20, 22, 30; 36:23, 33; 37:49-51, 57-8

Bill C-367 8:7-10

Bill S-18 6:8-11, 24-5

Bill S-27 27:7-8

Budget supplémentaire (D) 1974-75

Commission canadienne des transports 13:14-8

Transports, min. 11:23; 12:22-4

Budget principal 1975-76—Transports

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:10-5, 17-8

Commission canadienne des transports 18:4-8, 31-3; 20:39-42

Conseil des ports nationaux 19:24-5

Ministère 16:4-9, 27

Budget supplémentaire (A) 1975-76—Transport et Postes 27:28-32

Budget supplémentaire (B) 1975-76—Transports 41:7-9; 42:6-10

Budget principal 1976-77—Transports 48:7-8, 13-7; 49:18-22

Documents ayant trait aux transports au Canada 22:5, 17-9; 24:24-7; 25:16, 18-20; 28:23-7; 40:20-2; 43:13-5

**Nations Unies**

Comité sur commerce et développement, recommandation sur lignes maritimes étrangères 29:14-5

**Navigation**

Croisières

Ports étrangers considérés comme ports canadiens 29:8, 9; 34:21-6

Restriction à navires canadiens 29:8, 9; 30:6-7

Emplois créés 30:11

Industrie, code du travail, application 30:39, 42; 31:8-9, 10

Remorqueurs, C.-B., employés, rémunération 31:10, 15

Sécurité, élaboration règlements, application 59:46-7

**Navires**

Auto-déchargeurs, Société *Canadian Great Lakes*, progrès technologiques 59:51

Canadiens

Définition 30:33; 34:20

Immatriculation au Canada, obligation 30:33

Utilisables en haute mer 35:9, 10-1, 12, 13; 36:35

Construction

Chantiers navals canadiens, capacité 30:48, 49-51; 31:16

Coûts

Amortissement 30:49, 51

**Petroleum**

- Arctic
  - Marine transportation 28:20-2; 30:50; 40:11
  - Supply 40:11
- Imported price, 1973-75 40:6
- Production 40:6
- Transportation sector, consumption 40:4, 7, 9
  - See also*
- Oil and Gas Pipelines

**Pickering Airport**

- See*
- Airports. Toronto Internationals

**Pilotage**

- Compulsory 2:18-20
- East coast-Welland Canal differences 55:13-4
- Lake Manitoba, Cast Beaver* grounding 2:8
- Lock procedures, responsibilities 56:17-8
- Offshore limits, 200 miles, implications 56:19
- Port costs, percentage 55:16-7
- Royal Commission on Pilotage, 1970 2:28-9
- Transport Ministry involvement 26:10-1

**Pilotage Act**

- Consultations 59:75, 77-8
- Desjardins Report 2:7, 9, 29
- Management rights 59:78
- Revision 2:8-9; 42:11-2
- Royal Commission on Pilotage, 1970, recommendations 2:28

**Pilotage Authorities**

- Centralization proposed 55:4-5, 11-2, 23-4, 28; 56:6-7, 10-1, 15-6; 57:6
- Charges, varying 55:19-20
- Employees 55:10-1
  - East-West coast salary differences 55:11-3, 19
- Estimates, Main, 1975-76 57:15-6
- Operating costs 2:30-1
- Regulations 2:9-10
- Search and rescue, involvement 55:18-9; 57:13-4, 18-20; 60:33-4
  - See also*
- Atlantic Pilotage Authority
- Great Lakes Pilotage Authority
- Laurentian Pilotage Authority
- Pacific Pilotage Authority

**Pipelines**

- See*
- Oil and Gas Pipelines

**Pollock, J. A., President, B.C. Council of Marine Carriers**

- Marine transportation 59:91-7

**Porter, Admiral H. A., Executive Director, Canadian Ship-building and Ship Repair Association**

- Bill C-61
  - Discussion 30:45-51
  - Statement 30:42-4

- Hausse 30:41, 45; 59:51
- Industrie canadienne, concurrence 31:15-6
- Ingénieurs canadiens, formation 30:44
- Matériel canadien, proportion 30:43
- Subvention 29:13; 30:41, 45-6
- Taux d'intérêt 30:41
- Technologie canadienne, état 30:44
- Définition 29:29; 30:5; 36:13
- Dommages causés à environnement 29:20
- Équipages
  - Immigrants reçus 36:24-5
  - Salaires 30:37; 31:4
- Immatriculation
  - Bureau central 29:5-6, 8, 9, 16-7; 31:9-10, 20-2, 23-6; 37:35, 38, 41, 47-51
  - Renseignements, accès 31:23, 24
  - Conservateurs adjoints 37:43-5
  - Documents, dépôt, procédure 29:10; 31:17-8; 37:36-42
  - Fardeau administratif 29:11-2
  - Formules 29:23-4
  - Renseignements envoyés au bureau central 29:10
- Immatriculation à l'étranger
  - Possibilité 30:36-7; 31:4
  - Raisons 31:4-5
- Immatriculation au Canada, mesures incitatives 31:7-8
- Jauge nette, signification 34:15-6
- Location par min. Transports, CN 16:19-21
- Manhattan, utilisation dans Arctique 28:21; 30:50
- Petites embarcations
  - Définition 30:10
  - Enregistrement 29:10, 11
  - Avantage 29:10, 11
- Propriétaire, changement de statut 30:29
- Saisie 29:22; 37:33
- Taille, besoins futurs 30:48

**Navires étrangers**

- Cabotage au Canada
  - Marchandise transportée, pourcentage 32:26
  - Nom, type, tonnage affréteur 36:34
- Permis d'exemption 35:6-14, 23
  - Accordés, liste, dépôt à Chambre 29:7, 9; 36:9
  - Appel 35:24-5, 28
  - Avis dans «Gazette du Canada» 29:7, 8; 35:6-8, 12, 24; 36:9
  - CCT, audiences 29:13
  - Droit de renonciation 32:9, 15-6
  - Gouverneur en conseil, pouvoirs 30:8, 30, 32
  - Infractions et peines 29:8, 11; 30:32; 35:29-30
  - Intérêt public, signification 29:13; 30:40
  - Préavis 29:7, 8; 30:7, 12, 18, 22-3, 26-7; 32:8-9, 15-6
  - Publication 30:26-7
- Personnel 30:18
- Règlements à observer 30:8, 18-9, 20
- Restrictions, échappatoires 30:30-1
- Définition 30:6, 8, 9-10, 17, 29, 42; 31:4
- Équipages, condition de travail 30:20, 23-4; 35:14-23
- Exploitation ressources de l'Arctique 29:8, 9, 25-6
- Procédures, avis 37:23-4
- Réglementation visant salaires, exemption 29:13-4



**Ports and Harbours**

- Administration 26:11, 13
- Baie-Comeau, Que. 2:24-5; 11:13
- Belledune, N.B. 50:17-8
- Canadian Ports Commission, responsibilities 26:14-5; 51:28-9
- Cargo flow study 10:28; 19:26-8
- Churchill, Man. 15:8; 19:5-8, 24-5; 23:22-3; 26:11; 28:26-7; 42:8-9
- Pilotage 56:13-4
- Competitive position vis-à-vis U.S. 19:25-7
- Dalhousie, N.B. 50:17; 55:32-6
- Environment Dept., involvement 26:18
- Expansion expenditures to 1990 22:12, 51
- Financial organization 26:16-7; 50:6-7
- Gros-Cacouna, Que. 50:12-3
- Halifax-Dartmouth, N.S.
  - Cargo, total tonnage 1974 19:29
  - Container facilities 19:13-5, 31-2; 50:16-7
  - Debt 19:31
  - Grain rates, man-years lost 48:18; 50:19-20
  - Halterm facility 26:11; 50:18-9
  - Pilots, traffic handled 55:20-1
  - Terminal point 22:22
  - Urban renewal 19:11-2
- Improvement 59:43-4
- Kitimat, B.C. 38:18, 22
- Labour situation 1976 50:13-4
- Land values 50:7
- Management, union input 59:19-22
- Montreal, Que. 9:32-3; 19:17-8
  - Cargo, total tonnage 1974 19:28-9
  - Containerization 26:12
  - Grain rates, effect 50:20
  - Grain terminals 19:24
  - Land value 50:7
  - Navigable waters, filled-in 50:9-10
  - South shore installations 50:11-3
- Pilotage, percentage costs 55:16-7
- Government policy 15:8; 59:63, 92-3
- Prince Rupert, B.C. 60:28
  - Access routes 60:5, 9-10
  - Box car turn-around time 60:10-1, 21-2
  - CNR 43:8-10; 60:5, 47
    - BCR alternative 60:41-2
    - Rates 60:44-5
  - Waterfront ownership 60:38-9
- Coal handling 38:23-5; 43:8-10, 22, 27; 60:24, 42-4
- Development, background 60:38-41
- Fairview terminal 60:43-4
- Financial position 60:46-7
- Grain elevators, expenditures 43:23-5; 60:5, 8, 13-4, 16-8
- Grain handling capacity 43:5, 24-5; 60:6-9, 25
- Highway servicing 33:25-6
- Imports 43:9
- Labour supply problems 43:22-3
- NHB takeover 60:40
- Potash, sulphur exports 60:43

**Neil, Doug, député (Moose Jaw)**

Budget principal 1975-76—Transports—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 17:16-7, 20-1

**Neptune, projet**

Viabilité 43:10

**Nicholson, M. D., Vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers**

Bill C-61

Exposé 30:17-20

Témoignage 30:21-8

**Nicolet, Qué.**

Passage à niveau, réfection 4:31-2

**Nord canadien****Transports**

Aspects fondamentaux 28:5

Concurrence 28:6

**Développements à venir**

Haut Arctique, baie d'Hudson 28:14-6

Mackenzie, vallée 29:9-14

Québec-Labrador 28:16

Yukon 28:9-16

Ministères responsables 28:5

**Transports aériens 28:7-9**

Aéroports, sécurité, politique, application 28:24-6

Installations 28:7-8

Service, étude 28:8

**Transports de surface 28:6****Transports maritimes**

Est 28:6-7

Ouest 28:7

*Voir aussi*

**Arctique**

*Transport—Développement actuel et futur prévu dans le Nord*

**Nordair**

Demande pour desservir Thunder Bay 13:29-30, 33

Reconnaissance des glaces, contrat 41:16-7

Système ADAC, demande, position CCT 53:10-1

**Normandeau, M. Paul, Président, Administration Voie maritime du Saint-Laurent**

Budget principal 1975-76

Discussion 17:9-21

Exposé 17:4-8

Budget dépenses 1976-77

Discussion 58:9-22

Exposé 58:4-8

**Nouveau-Brunswick, province****Chemins de fer**

Livraisons, délais 20:46-7

Tarifs 20:47-8

Transport express 20:45-6

Ship loading 60:11, 21-2

Terminal facilities, proposed 38:18, 22-5; 43:5-6, 22, 25;  
60:37-8

#### Quebec City

Beauport breakwaters 19:22-3

Grain terminal 19:24, 32

Roberts Bank, B.C. 26:11-2; 38:18

Coal operations 4:28-9; 20:60; 38:22; 43:12; 59:80

Environmental study 43:11

Expansion 38:24-5

Grain operations 20:38

Municipal taxes 2:36

Oil refinery 2:36

Rail access 38:17, 23

Saint John, N.B. 19:20-1, 34-5; 26:12

Modernizing facilities 50:16-7

Pilotage, traffic handled 55:20-1

Potash subsidies 50:18

Registry office 37:43-4

Tidal difficulties 55:15-6

St. John's, Nfld., registry office 37:41

St. Pierre and Miquelon (France) 29:8-9; 34:21-4

Squamish, B.C. 38:22

Steveston, B.C. 59:59-60

Task force report 41:15-6; 50:5-6; 51:28; 60:45-6

Thunder Bay, Ont. 26:11

Coal operations 4:28-9; 26:29; 48:27-8

Development 2:14-6

Grain handling 19:32-3; 26:29

Railroad relocation 48:27-8

Tobermory, Ont. 19:22

Tonnage, 1975 50:15-6

Tuktoyaktuk, NWT. 28:10-1, 17

Vancouver, B.C.

Capacity figures 38:20-1

Coal handling 38:19

Customs office 31:20

Expansion, Burrard Inlet 38:24, 26

Fishing facilities 59:54, 57-8, 62-3

Grain handling 16:25-6; 20:35; 25:22; 43:29-30; 50:14-5

Rail access 26:11-2; 38:17-8, 21; 43:28

Seattle, U.S.A., competition 26:17-8; 59:17-8, 22-3

Traffic 43:27

Vanterm 59:86

*See also*

National Harbours Board

Special Committee Report on Port Organization

Wharves

#### Post Office Dept.

Assured mail 1:28

Bureaus

Cap-Chat, Que. flag pole 1:26-7

Number 1:17

Costs, revenues 1:9-10, 28

Crown corporation, consideration 1:26

Efficiency 1:12, 26-9

Employees

Automation problem 1:11-3

Collective agreement 1:14, 24-5

Contracts, rural 1:21

#### Nowlan, J. P., député (Annapolis Valley)

Bill S-11 5:8, 17-9, 28-9, 31

Budget dépenses 1974-75

Communications, min. 3:4-8, 23

Postes 1:8, 24-6

#### Nuss, M. J., Conseiller, Syndicat international des marins canadiens

Bill C-61 30:9-10, 13-6

#### O'Neil, M. W. A., Sous-administrateur, Administration transport maritime, services maritimes, min. Transports

Discussion 29:17, 20-2, 25; 34:16; 42:12

#### Ontario, province

Nord, structure tarifaire 13:34

Norontair 18:12

Sud-ouest

Bétail, transport 20:69

Transport passagers

Chemins de fer 18:11; 24:24

Transporteur aérien troisième classe 18:11, 12

#### Organisation mondiale de tourisme

Réunion, Philippines 6:5

#### Orlikow, David, député (Winnipeg-Nord)

Bill C-48 9:20-5, 33

Budget supplémentaire (B) 1975-76—

Transports 41:9-12

#### Pacific Trollers Association

Accidents, enquête, participation 59:11-2

Pêcheur, programme formation 59:12

Politique canadienne transports, position 59:5-15

Relation avec garde côtière canadienne 59:14

#### Pacific Western Airlines

Siège social, transfert, vente, juridiction CCT 51:7; 52:10-1

#### Pacifique, littoral

*Voir*

Transports ferroviaires—Pacifique, littoral, accès

#### Passagers

*Voir*

Transport interurbain de passagers

Transport urbain de passagers

#### Passages à niveau

Attente maximale 13:12-3

Caisse 13:30

Installations 18:34

Travaux d'entretien, coût 4:21-2

#### Pays étrangers

Signification 30:5-6, 9

#### Pearsall, Albert John, député (Coast Chilcotin)

Bill C-61 37:59



- Number 1:11
- Prosecution status 1:18-20
- Relatives 1:27
- Union bargaining 1:11-3
- Wage inequality, Regional 1:13, 22-3, 25
- Estimates, Main, 1974-75
  - Vote 1—Operating expenditures 1:9, 29
  - Vote 5—Capital expenditures 1:9, 29
- Guarantee Fund
  - Background 1:16-7, 19
  - Criminal offences 1:15, 21-2
- Mackasey, Hon. Bryce, Minister, statement 1:9-10
- Perry formula 1:13-4
- Small community programs 1:19-20
  - See also*
- Olympic Coins
- Prince Edward Island, Province**
  - Marine pilots, number 55:22
- Prince Rupert Grain Co-ordination Committee**
  - Background 60:23-4
  - Grain movement, statement 60:5
- Prince Rupert Port Authority**
  - Activities 60:45-6
  - Development background 60:38-41
  - See also*
  - Ports and Harbours. Prince Rupert, B.C.
- Prince Rupert Rescue 15**
  - Background 60:26, 33-4, 36
  - Search and rescue, statement 60:26-9
- Proposals for a Communications Policy for Canada—A position paper of the Government of Canada. March 1973**
  - Consultation, federal-provincial 3:17-8
- Public Service Staff Relations Board**
  - Post Office Dept., union bargaining 1:11-2
- Public Works Dept.**
  - Dock construction 55:36
- Publishing**
  - Time, Reader's Digest* status 3:8
- Puerto Rico**
  - Canadian potato sales 30:14
- Quebec, Province**
  - Cable television jurisdiction 3:10-1
  - Montreal subway extension, Federal consultation 39:31
  - Shipbuilding subsidies 30:49
- Quebec North Shore Co.**
  - Rail-ferry service, Gaspé-North Shore 2:24-5; 4:29-30
- Quebecair**
  - See*
  - Airlines

Politique du Canada sur transports 59:13-4, 19, 31

### **Pêche en haute mer**

- Collège maritime, école navale, création, fonctionnement 59:28-30, 32-7, 64; 60:30
- Côte ouest
  - Accidents, causes, enquête 59:6, 9, 11-2, 14, 25, 56
  - Bateaux, nombre, coût, immatriculation, limitation permis 59:8-9, 28, 61-2
  - Bateaux de surveillance 59:56-8
  - Besoins 59:12-3
  - Comité spécial, composition, rôle 59:6, 24-6, 31
  - Installations portuaires et amarrage, insuffisance, études 59:54-64
  - Navires-citernes, réglementation circulation dans détroit Juan de Fuca 59:55
  - Pêche hareng, sécurité, consultation 59:6, 10-2, 14, 24-5
  - Pêcheurs, programme formation, responsables 59:12, 26-7, 32-5, 40-1
  - Réglementation, surabondance, double juridiction 59:56-7, 63-4; 60:29-30
  - Sécurité, opérations sauvetage, règlements, consultation, inspections 59:6-7, 9-11, 56-7
- Loran C
  - Cartes, établissement 59:5
  - Substitution matériel à Loran A, période transition, coûts, correspondance avec Américains 59:5, 7-8, 10, 13-4, 25, 27-8
- Postes-radio à fréquence de modulation unique, stations relais 59:27-8, 30
- Règlements sécurité, responsables 59:26

### **Pelletier, hon. Gérard, Ministre, Communications**

Budget principal 1974-75 3:4-23

### **Perry, formule**

Inutilité pour min. Postes 1:14

### **Peters, Wm. Arnold, député (Timiskaming)**

Bill C-61 35:9, 11-3, 19-20, 22-3; 36:14-8, 22, 24-5, 27-9; 37:16, 19-22

### **Pétrole et gaz**

- Capacité de production et demande 28:10
- Nord canadien
  - Transport 28:11, 14-5
  - Rail 28:13
- Prix, impact sur coût modes de transport 21:41

### **Phares**

- Désaffectation, processus 16:14-5
- Gardiens, remplacement par système automatique 59:6, 14, 31-2

### **Pickering, aéroport**

- Terrains, superficie, coût 11:20
- Travaux, début 15:12

### **Pilotage**

Besoin, étendue 2:19-20

**Radic, Captain A., Vessel Owner, Fishing Vessel Owners Association**

Coastguard vessels 59:58

**Railton, S. Victor, M.P. (Welland)**

Bill C-48 10:47

**Railway Act**

Information, disclosure to public 10:46-8

Section 100—Sale of Subsidized Railways not kept in repair 4:6-7

Section 262—Accommodation for Traffic 4:45-6; 24:40

**Railway Act, An Act to amend***See*

Bill C-48

**Railway Relocation and Crossing Act**

CTC involvement 4:16-8, 27-8, 40

Studies, relocation grants 15:15

**Railways**

Accidents, 1973-74 statistics 4:7

**Branch lines**

Abandonment 13:31-2; 24:37-8

Bill C-341 13:21

Committee of Inquiry 12:14-5; 15:16; 18:5-6; 24:37

Conservation authority proposed 16:15

Contiguous owner resale rights 18:28-9; 20:54

Costs 4:19-21; 18:6-7; 24:24

CTC commissions 4:22; 18:5-6

Frenchman Butte-Heinsburg, Alta. 49:22-3

Grain transportation savings 20:18

Jurisdiction 11:17-9; 13:21-2; 24:21-2

Land usage 52:23-6

Replacement mode 25:28

Subsidies 4:23, 44-5; 13:24

Western Canada 13:15-7; 16:24-5; 18:34

Losses absorbed 13:6, 8-9, 14-5

**British Columbia Railway**

Clinton-Ashcroft cutoff 23:23; 38:17, 25; 43:18-20, 27-8

CNR reciprocal running rights 43:21

Coal shipments 38:17, 22; 43:8, 10, 12

**Burlington Northern Railway 38:17**

ConRail arrangements 52:31-2

Cost/rate increases 10:36; 21:30, 92

Crossings 18:34; 53:4

Dominion Atlantic Railway (DAR), efficiency 10:25-6

Electrification 21:24; 40:12-7; 43:7

Environmental problems 13:12-4

Equipment 2:18; 24:28-9

**Freight rates**

Atlantic provinces 48:17-9

Crowsnest Pass 9:31-2; 10:8-9, 14-5, 23-4; 14:16-8; 20:34, 39-40, 61-2

CPR grain benefits 20:25-8

Studies 20:57-8; 25:19, 22-3, 25-7; 42:8

Freeze 4:12-4, 23-4, 38-9; 23:25

Côte Ouest, régions pilotage obligatoire 59:78

Sociétés, pouvoirs 2:10

*Voir aussi*

Commission royale d'enquête sur pilotage

**Pilotage, Loi**

B.C. Chamber of Shipping, position 59:77-8

Dispositions 59:77-8

Norme, octroi de permis 42:12; 56:12-3

Révision 2:8-9, 11; 42:11-2

**Pipelines**

Transport en vrac, utilisation 22:28-9

**Plateau continental**

Prolongement, impact sur transports 23:10, 11; 24:20

**Pneus****Contrôle**

Aux points fabrication ou importation 44:9, 12, 19-20; 45:7

Conception, fabrication, qualité, responsabilité fabricant, restrictions, ingérences 45:36-43; 46:5, 7

Conception voitures, pouvoirs min. Transports 46:19-20, 24-5; 47:9, 11-2

Importation pneus rejetés, absence loi 46:4, 13

Perquisition, saisie et confiscation, étendue pouvoirs surveillance 45:36; 46:6-7, 9-10, 19-20; 47:9

Système inspection, rôle inspecteurs 44:16, 20; 45:25-6, 29, 40; 46:6-7; 47:27-8

Tests, laboratoires, Hull 44:8; 45:40; 46:10-1, 25

**Défectueux**

Causes, problème fabrication, critères 44:22; 45:4; 46:18-9, 23

Causes accidents, décès, statistiques 44:14, 19, 21; 45:7, 12-3, 20-2, 30-1; 46:4, 12, 18

États-Unis, pneus rejetés, exportation 44:9, 19; 46:13

Fabricants, poursuites suite accident, responsabilités 47:19-26

Mesures interdire importation 44:9, 19-20

Plaintes, enquêtes min. Transports, publication données 44:8; 46:19-20, 22-5

Rappels, procédure, fardeau pour concessionnaire, coûts, exemples 44:9; 45:7-8, 10-2, 17, 28-9, 31-2; 46:4-6, 8, 12-8; 47:16, 18, 22-6

Système élimination 45:17

**Définitions**

Fabricant 45:23-4; 46:14-6

Normes sécurité, conception, performance 44:16; 45:35-6, 38-9; 47:7-13

Pneu 45:4-5, 13

Revendeur, distributeur 45:4, 8-9, 14-5; 46:14-7; 47:7

**Identification**

DOT, symbole États-Unis 44:13

Normes d'étiquetage 44:9; 45:35

Numéro MDT, marque nationale, nécessité 45:35; 46:6, 9

Règlements, nombre marques, confusion 44:10; 45:13-4, 35, 42-3

Système classement, difficultés, coûts 44:17; 45:42-3



- Groupings 10:11-3
- Increase 10:6-8; 12:8-9; 18:7-9, 13; 20:13, 42
- Maritime Freight Rates Act 13:5
- Maximum formula 10:39-41
- Northern Ontario 13:34-5
- Prairies, policy 10:30-1; 48:15
- Rapeseed case
  - Appeal 12:15-6; 13:17-8, 27-8; 14:16-7; 18:33-4; 23:22
  - Government decision 48:23
- Revenues per ton/miles 20:8-10, 38-9, 77-8
- Subsidized 13:22-4
- Western transportation study 18:8
- Freight transportation
  - Agreed charges 4:26-7
  - Bulk commodity traffic 38:18-20
  - Car leasing corporation, proposed 48:14-5
  - Carload traffic, 1973 20:7, 73-4
  - Coal 9:38-40, 43-5; 38:19, 22-3
  - Controlling grades 38:21
  - Delayed 20:45-7
  - Raw-processed products, rates 9:28-30
  - Revenues
    - Average, per ton/mile, 1968-73 20:8, 76
    - Commodity percentages 20:7-8, 75
  - Roundabout method 20:50
  - Unit-train concept
    - Coal 4:14
    - Grain 50:20; 51:15-7
- Government financing 2:13-4
- Information 9:19-20
  - Cost data 9:7, 9-10, 14-5, 20
  - Provinces, request 9:6-8, 10, 15-6, 19, 24-5, 34-47
- Joint Track Usage Study 43:7, 20-1, 32-3; 48:26-7
- Labour supply, B.C. 38:22
- Laurentian Ski Train 11:22; 14:8-9
- Light Rapid Comfortable (LRC) trains 13:35; 21:24, 31, 98; 24:15
  - Government purchase 41:11
  - Montreal-Toronto costs 51:23
  - Ottawa-Montreal costs, projected 39:30
  - STOL project, comparison 39:15-6, 23-4, 28; 42:11; 51:24
- Maintenance inspection
  - Stations 13:32; 14:10-1
  - Tracks, repairs 4:47; 48:26
- Marine transportation, competition 12:21-2; 30:12, 28; 32:6-7, 27-8; 59:67-9, 74
- Montreal-Laval electric train 11:21-2
- Northern B.C. Railway agreement 38:25
- Oil transportation study 20:43-4
- Passenger services
  - Bus service, integration 24:30-1
  - Commuters, subsidies 51:25-6; 54:17-8
  - Costs involved 18:18-9
  - CTC hearings 41:26; 42:7; 52:4-5, 7, 16-8, 28-9; 53:11-2; 54:4, 13-4, 20-1
  - Eastern Canada 49:13-4; 52:26
  - Energy efficiency 40:8
  - Equipment, new 41:26; 42:6-7
  - Halifax-Moncton 48:36
  - Intercity 14:7-8; 18:21
- Mauvais appariement, surchargement, mélange pneus radiaux et ceinturés, dangers 45:4, 8, 20-2, 41-2
- Performances, critères évaluation 47:7-13
- Pneus deux plis, quatre plis, qualité, longévité 44:7-8
- Pneus «font terrain», pneus ressemelés, rechapés, exclus Bill S-8 44:9, 11, 14
- Rechapés
  - Difficulté établir norme rendement niveau fédéral 44:14-5, 18-9
  - Entente fédérale-provinciale, mesures contrôle 44:15, 19
  - Normes, loi États-Unis 44:18-9
  - Normes, rôle Association canadienne normalisation, codes conduite 44:11, 18; 45:6
- Sécurité
  - Normes, élaboration, responsabilité provinces, négociations 44:8; 45:38-9; 46:4
  - Programme vérification fabricants 44:22; 45:25-6, 29
- Société Michelin
  - Bill S-8, plaintes normes sécurité, modifications proposées 44:16-7, 35-43
  - Code établi min. Transports, adoption 44:24
- Symbole national
  - Danger confusion 45:13-4, 29
  - Garantie sécurité 44:10, 12-5; 45:24, 36, 39, 43
  - Imposition non obligatoire sur pneus importés 44:12-4, 19; 45:13, 30
  - Imposition obligatoire sur fabrication canadienne 44:10, 13-4; 45:13, 35; 46:6
- Système de registre
  - A établir par fabrication importateur 44:23-4; 45:4, 9, 15, 17-21, 23-4, 32; 46:4-8, 15-7; 47:14-9, 22
  - Abandon affaires, faillites, conséquences 45:14-5
  - Effets, efficacité, fardeau, coûts rappel 45:6-12, 18-21; 46:11-2; 47:17-8
  - Enregistrement volontaire, pourcentage, concept utilisateur final 44:11, 20-1; 45:6-7, 11, 15-8, 20, 23-6, 32-3; 46:6-7, 17; 47:14, 16-9
  - Examen système actuel, discussion industrie 44:24; 45:14; 46:7
  - Garantie, système Imperial Oil 45:17-8
  - Inspecteurs, formulaires 44:11; 45:18-9, 34
  - Obligatoire, maintien 44:11, 20-4; 45:6, 17, 20
  - Ordinateurs, emploi 45:18
  - Pouvoirs ministère 46:5, 9-10; 47:14-5
  - Procédures, rôle distributeur 45:9-10, 14-6, 18-21, 23-7, 30-2; 46:4, 6-8, 11-2, 14-7; 47:14-20
  - Système cartes, exemple États-Unis 45:9, 15, 17-21; 46:5-9
  - Vendeurs marques privées, marques commerce 45:24; 46:15-7
- Vente, importation, réglementation 44:14; 45:30
- Polar Gas**
  - Pipeline, projet 28:14
- Politique du transport—charpente du transport au Canada, rapport sommaire**
  - Document 23:63-98
  - Voir aussi
    - Transport

Load factor 40:18-9; 52:20  
 Losses 10:32-4; 13:6, 8-12; 52:19-20, 28; 54:22-3  
 Mirabel-Toronto Airports 51:12-3  
 Montreal-Toronto 14:9-10; 20:30-1, 58-9; 42:6; 51:13-4  
 Ottawa-Toronto 52:14-6, 29  
 Policy 14:15-6; 27:21-2  
 Public interest 54:21-2  
 Quality deterioration 20:62-3; 40:20-2; 41:11; 49:14, 23-5; 52:29; 53:23-4  
     CTC authority 53:22-3; 54:10-1  
 Reservation system 52:5-7  
 Richmond Hill-Toronto 2:23; 14:8; 15:15  
 Short haul 52:7-8  
 Southwestern Ontario 24:31; 52:19  
 Subsidies 2:14; 14:10, 12-3; 21:31, 97; 24:24-5; 48:36-7; 52:7  
 Transcontinentals 18:19-20; 21:40; 24:25-6; 48:28-30, 35-6; 49:4-7, 23-4; 51:27-8; 52:5-6  
     Americans, use 18:36-7  
     CNR time duration 53:8-9  
     CTC hearings 52:16-8; 53:8-9; 54:11-2, 16-7  
     Load Factor, break-even 52:8-9  
     Losses 52:20-1; 53:4  
     Rationalization proposals 54:19-20  
 Valleyfield-Montreal 18:29; 20:52-3  
 Wiarton, Ont. 2:22-3  
 Windsor-Quebec City corridor 21:43-4; 41:10; 49:5; 51:21-4, 26, 30-1  
     Safety, high speed trains 53:9-10  
 Quebec North Shore 24:29-30  
 Quick Cost Formulae 9:46-7  
 Regional disparity, overcome 20:21, 33-4, 42-3  
 Routings, alternate 54:9-10  
 Safety 2:14; 4:8; 13:33-4; 20:31-3; 24:18  
     Boucherville, Que., dangerous commodities transported 54:18-9  
     Railway Safety Advisory Committee 4:7-8, 40  
 Saskatchewan, grant 2:32-3  
 Subsidies, selective 48:12  
 Terminals, funding 21:26  
     Toronto Union Station 42:6  
 Thunder Bay, Ont.  
     Line relocation 2:15  
     Modernizing facilities 20:44-5  
 United States Amtrak Service 40:21; 52:32-3  
 Vancouver, B.C., rail access 38:17-8, 21; 43:28-9  
     Expansion, Burrard Inlet 38:24, 26  
     Fraser Canyon slide factor 43:18  
     Fraser River crossings 38:25-6  
     Scheduling, improvements 38:26  
 West coast routes 38:17, 23  
 White Rock, B.C., relocation 4:16-8, 39-40  
 Yukon study 28:9  
     *See also*  
 Bill C-48  
 Canadian National Railways  
 Canadian Pacific Railway  
 Canadian Transport Commission  
 Grain Transportation

# **Pollock, M. J. A., Président, B.C. Council of Marine Carriers**

Politique du Canada sur transports

Discussion 59:92-7

Exposé 59:91-2

## **Pollution**

Matériel antipollution 15:13

## **Ponts**

Appartenant au gouvernement fédéral, péage 19:9; 50:8

Véhicules transport en commun, péage 50:8

# **Porter, Amiral H. A., Directeur exécutif, Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association**

Bill C-61

Exposé 30:42-5

Témoignage 30:45-51

## **Ports**

Administration

Structure, développement, formation commissions portuaires individuelles, décentralisation 51:28-9; 60:37-8

Types 26:11, 13; 51:28-9

Autonomie, recommandations rapport Scott 59:66

Belledune, utilisation 50:17

Construction, apparence 59:43-4

Containers, Haltrem, remarques faites par M. Weyman 50:18-9

Côte Ouest

Accès, port Prince Rupert, utilisation 60:5, 8-10, 15-6, 18-23

Manque installations pour navires pêche, études 59:54-64

Dalhousie, quais en rangée 50:17

Dépenses d'expansion jusqu'à 1990 22:12, 83

(en) Eau profonde dans Est 29:27-8; 50:12-3

Étrangers considérés comme ports canadiens 29:8, 9; 34:21-6

Groupe de travail 41:15-6; 50:5-7, 18-9; 51:28; 59:93; 60:45

Installations, évaluation, condition 50:5-7; 59:60

Maritimes, Halifax, St-Jean, planification, projets, rapport FENCO 50:16-7

Montréal

Activités, volume 50:11-2

Déficits, évaluation terrains 50:6-7

Remblayage eaux navigables, procédures, responsabilités 50:9-10

Nombre 26:13

Politique nationale, modifications 24:26; 48:10-1; 50:4-5; 51:28-9; 59:63, 92-3; 60:37

Promotion, publicité 19:38-40

Réglementation, lois 26:13

Relations travail, grèves, situation 50:13-4; 59:19-20

Réorganisation, position Syndicat débardeurs 59:20-1

Steveston, C.-B., améliorations, financement 59:59-60

Système financier, revision, situation actuelle 50:5-7

Tonnage, répartition, statistiques 22:71; 50:15-6

Utilisation optimale, consultation

Syndicat débardeurs, Côte Ouest 59:19-20



**Inter-City Passenger Movement in Canada, Interim Report on**

National Transportation Act  
 Pacific Rim Access Project  
 Western Economic Opportunities Conference

**Rapeseed Case**

*See*  
 Railways. Freight rates

**Reader's Digest**

*See*  
 Publishing

**Regional Air Service**

*See*  
 Airlines. Regional

**Regional Economic Expansion Dept.**

Minister, 1973, quote 10:26  
 STOL co-operation 39:25  
 Transport Dept., co-operation 10:26-7; 23:19; 48:11

**Registry Office**

*See*  
 Canadian Marine Transportation Administration

**Reid, John, Parliamentary Secretary to President of Privy Council**

Bill C-367 8:6-10

**Report of Inquiry on Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970**

Canadian Labour Code, application 30:38-9  
 Domestic haulage of goods recommended 30:21, 29; 31:6; 32:26  
 International trade 31:5; 59:80  
 Northern transportation 31:5, 11  
 Opposition 32:6  
 Restrictions 32:4  
 Shipbuilding recommendations 30:49, 51; 31:13  
 Transportation rates 30:38  
*See also*  
 Coasting Trade

**Reports to the House**

First 4:3  
 Second 5:4  
 Third 5:4  
 Fourth 7:3  
 Fifth 8:4  
 Sixth 10:3  
 Seventh 13:3  
 Eighth 14:3  
 Ninth 27:4  
 Tenth 27:4  
 Eleventh 38:3-9  
 Twelfth 44:4  
 Thirteenth 48:4-5

**Ports nationaux**

Administration 26:13, 17  
 Orientation, choix 19:29-30  
 Participation locale 26:13  
 Rapport Scott 26:13; 50:4-6  
 Autonomie 55:16  
 Besoins futurs, étude 19:10-1  
 Coordination avec réseaux transport terrestre 19:20, 33  
 Frais d'exploitation chemins de fer, renseignements, accessibilité 9:26-7  
 Produits forestiers, installations spéciales 19:35  
 Quais Dalhousie profondeur, tirant d'eau, sécurité, restrictions 55:32-7  
 Rentabilité, concurrence américaine 26:17; 55:16-7  
 Saint-Jean, N.-B., coûts fonctionnement, restriction opérations, tarifs 55:15-6, 20-1  
 Tarifs, différences selon ports et administrations 55:19-20  
 Utilisation, données 10:28-30  
*Voir aussi*  
 Rapport sur organisation des ports canadiens

**Ports pour petites embarcations**

Alert Bay, C.-B., situation 59:57-8, 62-3  
 Autorité 26:18-9

**Postes**

Automatisation, raisons 1:12  
 Contrats ruraux, remise à jour 1:21  
 Contrats urbains, remise à jour 1:21  
 Contrôles internes 1:17  
 Convention collective, importance prioritaire 1:24  
 Délits, importance 1:15, 17, 21-2  
 Employés indésirables 1:24  
 Fonds garanti  
 Gestion 1:19, 21  
 Mandat débité, 1973-74 1:15  
 Origine, revenus, utilisation 1:16-7  
 Népotisme, cas 1:27  
 Salaires, disparités régionales 1:22-3, 25

**Postes, Ministère**

Administrateurs 1:14  
 Administration, pratiques démocratiques, instauration 1:13  
 Budget principal 1974-75  
 Crédit 1—Dépenses fonctionnement 1:7, 9, 29  
 Crédit 5—Dépenses en capital 1:7, 9, 29  
 Exposé, hon. B. Mackasey 1:9-10  
 Rapport à Chambre 4:3  
 Résumé 1:9-10  
 Budget supplémentaire (A) 1975-76, Rapport à Chambre 27:4, 34  
 Bureaux de poste, projets construction 1:19, 20  
 Code postal, opposition employés 1:24  
 Convention collective à venir, contenu 1:14  
 Efficacité 1:12, 28-9  
 Employés  
 Nombre 1:11  
 Représentation syndicale 1:11-2  
 Loi appliquée 1:12  
 Malaise 1:10, 12, 13

**Reynolds, John, M.P. (Burnaby-Richmond-Delta)**

Bill C-61 31:25  
 Bill S-11 5:26  
 Main Estimates 1976-77—Transport—  
 Canadian Transport Commission 52:9-11

**Richardson, M., Co-Director, B.C. Chamber of Shipping**

Marine transportation 59:81-5, 88-91

**Ritchie, Gordon, M.P. (Dauphin)**

Supplementary Estimates (D) 1974-75—  
 Canadian Transport Commission 13:24-7  
 Main Estimates 1975-76—Transport—  
 Canadian Transport Commission 18:13-6

**Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch**

*See*  
 Canadian Surface Transportation  
 Administration

**Roadbed costs and cost-relief options for Canada's contiguous railway; a report to Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Mar. 14, 1975**

Background 22:26  
 Funding 10:17-8

**Roads**

Maine corridor 16:15  
 Alaska highway trade-off 28:16-7  
 Northern Trans-Canada Highway proposed 23:19-20; 33:5  
 Quebec-Labrador 24:29; 28:16  
 West Coast access routes 38:18, 25  
 Western Canada highway strengthening program 48:34-5  
*See also*  
 Northern Transportation Policy  
 Yellowhead Interprovincial Highway

**Roberts Bank, B.C.**

*See*  
 Ports and Harbours

**Robinson, W. Kenneth, M.P. (Toronto-Lakeshore)**

Documents relating to transportation in Canada 24:12-5

**Rodriguez, John, M.P. (Nickel Belt)**

Bill S-8 47:15-20  
 Supplementary Estimates (D) 1974-75—  
 Canadian Transport Commission 13:8-11, 33-5  
 Main Estimates 1976-77—Transport 49:23-5

**Rose, Philip, Financial Officer, Pacific Pilotage Authority**

Estimates, Main, 1976-77 57:14, 16

**Roy, Marcel, M.P. (Laval)**

Supplementary Estimates (D) 1974-75  
 Transport Dept. 11:21-2; 14:8-9, 20  
 Main Estimates 1975-76—Transport  
 Canadian Transport Commission 20:20-1, 36-9  
 National Harbours Board 19:15-7, 32

**Causes**

Conditions de travail 1:10-1  
 Discipline 1:13  
 Insécurité devant mécanisation 1:11, 12-3  
 Rémunération insuffisante certains employés 1:13, 14, 23

**Remèdes**

Convention collective juste 1:13-4  
 Employés, participation aux décisions 1:13  
 Procédure griefs rapide 1:13

Rapport sur monnaie olympique 1:23

Rentabilité 1:27-8

Transformation en Société de la Couronne 1:26

**Potasse**

Transport 43:32-3  
 Volume 22:11; 38:19

**Prairies, provinces**

Réseau routier, programme de renforcement 15:9  
 Transport marchandises, tarifs, déclaration hon. O. Lang  
 10:30-1

**Prince Rupert, C.-B., port**

Accès, développement, utilisation, responsables 60:5-6, 8-11,  
 15-6, 18-23, 38-43, 47  
 Aménagement, historique 60:38-41  
 Ancien quai des pêcheurs, utilisation touristique 60:37  
 Appointement, construction 15:8  
 Centre chargement Ridley Island, construction, rentabilité  
 60:41-3  
 Charbon, expédition, rentabilité 43:12, 13, 22; 60:24, 42-4  
 Commission développement port, comité enquête Scott  
 60:39, 45-6  
 Élévateur, avenir 60:13-4  
 Expéditions, par Canadien National, tarifs 60:40-5, 47  
 Exportation, denrées 60:43-4  
 Frais transport 60:8, 18  
 Grain, expéditions, statistiques, détournements 43:13, 25;  
 60:6-9, 18, 20-2, 25  
 Importation 43:9; 60:43-4  
 Installations, expansion, négociations, groupes intéressés  
 38:24; 43:5-6, 24-5; 60:8-9, 12-6, 37  
 Main-d'œuvre 43:22-3; 60:22  
 Profits 60:46-7  
 Programmes gouvernement, coût 60:6  
 Silo à grain, augmentation personnel, améliorations capa-  
 cité, propriété 43:23; 60:6-11, 16-23  
 Tarifs ferroviaires, concurrence 60:44-5  
 Visite ministres Transports, résultats 60:39-41

**Prince Rupert Grain Co-ordination Committee**

Autorité responsable, relations avec autres organismes  
 60:23-4  
 Commission canadienne blé, relations 60:5, 9-13, 15  
 Expansion régionale transports, responsables 60:24-5  
 Politique du Canada sur transports, position 60:5-25  
 Rapport, accueil 60:11-2



**Royal Commission on Coasting Trade, 1954**

- Commonwealth restrictions 32:4
- Great Lakes-St. Lawrence system 30:31
- See also*
- Coasting Trade

**Royal Commission on Pilotage, 1970**

- Report, compulsory pilotage 2:28-9

**Royal Commission on Transportation**

- Air fares 18:32

**Royal Commission on Working Conditions in the Post Office Dept.**

- Crown corporation, consideration 1:26

**Rubber Association of Canada**

- Bill S-8, statement 45:22-5

**STOL Project**

- See*
- Short Take-off and Landing Project

**SYSPAC**

- See*
- Grain Transportation

**St. Lawrence Seaway Authority**

- Background 26:10
- Canals
  - Entrusted 17:8
  - Welland 17:8, 18; 19:21-2; 58:5, 7
- Capacity 17:13; 22:13, 15, 26-7, 52, 60
- Costs
  - Canada-U.S. 17:13-4, 16, 19
  - Products 17:18
- Debt 17:6; 19:30-1; 27:29-30; 58:8, 11-2
- Interest accrued 17:7, 10, 15
- East coast competition 58:12-3
- Employees, reduction 58:7, 14
- Estimates, Main, 1975-76 17:4; 20:20
- Estimates, Main, 1976-77 58:4
- Expenditures
  - Reductions 17:6
  - 1975-76 17:15-6
  - 1976-77 58:6-7
- Financing, re-examination 48:12
- Navigation season, extension 17:6-7, 9, 20-1; 22:22; 58:11-2, 14-5
- NHB, Montreal bridges 58:13-4, 19-20
- Rail competition 17:16; 58:10-1, 21-2
- Rates, wheat 1958/1975 30:37; 58:15-7
- Sault Ste. Marie lock 58:7-8
- System expansion 17:7, 14-5, 18
- Tolls 58:8
  - Comparison, Panama, Suez Canals 17:19-20
  - Increased rate, proposed 16:22-3; 17:5-6, 10-4, 17; 56:8-10; 58:9, 18-9
  - Revenues 17:5; 58:17-8
  - Structure 17:16-7

**Prince Rupert Port Authority**

- Installations, aménagement, historique 60:38-41
- Politique du Canada sur transports, position 60:38-47
- Président, rôle 60:45-6
- Projets 60:41

**Produits forestiers**

- Installations spéciales dans ports 19:35

**Projet d'accès à la région en bordure du Pacifique**

- Étude, portée, participants 43:15-7
- Exposé 38:16-26
- Nature 43:4
- Structures 38:24-5
- Transport routier, étude 43:17
- Voir aussi*
- Transport de marchandises—Côte Ouest
- Transports ferroviaires—Pacifique, littoral, accès

**Provinces atlantiques**

- Bill C-61, opposition, raisons 32:5, 6
- Chemins de fer
  - Intégration services 10:25-7
  - Service passager transcontinental 10:25-6
- Comité fédéral provincial, réalisation 10:25, 27
- Services de traversiers, paralysie durant grèves 10:27
- Transport maritime
  - Déclaration hon. J. Marchand, sept. 1973 32:7-8
  - Tarifs, influence sur tarifs autres types de transports 32:4, 6-7

**Provinces maritimes**

- Gouvernement, intérêt 37:55, 57
- Transport marchandises, taux 23:22

**Québec, port**

- Développement vers Beauport 19:22-3
- Élévateur à grain, location à compagnie Bunge 19:24, 32

**Québec, province**

- Côte-Nord
  - Chemin de fer 24:29-30
  - Route, liaison avec Terre-Neuve 24:29-30
- Transport par camions, tarifs 22:27

**Québec-Labrador**

- Axe routier, étude 28:16

**Québécois**

- Tarif, voyageurs vers Est 2:27; 4:46-7

**Radic, capitaine A., propriétaire de bateau, Association des propriétaires de navires de pêche**

- Politique du Canada sur transports 59:58

**Radio-télévision éducative**

- Accord entre fédéral et provinces 3:19

## Traffic

- Canadian-US 58:9-10
- Forecasts 58:5-6
- Growth-decline 15:8; 17:4-5, 8-10; 56:7-8; 57:4-5
- Iron ore-wheat, percentage 58:16
- Twinning project 58:21
- User-pay concept 50:6

## St. Pierre and Miquelon

- Canadian port status 29:8-9; 34:21-4

## Ste. Scholastique Airport

- See*
- Airports. Mirabel, Que.

## Saskatchewan, Province

- Highways, ungrading 2:32
- Potash policy 38:20; 43:8
- Railway grant 2:32-3
- Skywest Project 27:28; 48:32; 49:10-1

## Saskatchewan General Telephone Co.

- Weyburn Cable Co., expropriate 3:6-7, 23

## Schellenberger, Stan, M.P. (Wetaskiwin)

- Main Estimates 1974-75—Transport 2:11-4, 33-5
- Supplementary Estimates (D) 1974-75—  
Transport Dept. 11:14-5
- Main Estimates 1975-76—Transport—  
St. Lawrence Seaway Authority 17:10, 15-6

## Schumacher, Stanley S., M.P. (Palliser)

- Main Estimates 1976-77—Transport—  
Canadian Transport Commission 52:30-1

## Scott, G. A., Senior Assistant Deputy Minister, Operations, Transport Ministry

- Transportation policy 38:16

## Scott, Joseph, Chairman, Prince Rupert Port Authority

- Port development
- Discussion 60:42-7
- Statement 60:38-41

## Scott Report

- See*
- Special Committee Report on Port Organization

## Seafarers' International Union of Canada

- Bill C-61, brief 30:4-8
- "Foreign ship" 34:12
- Marine transportation policy, statement 59:39-43
- Membership 30:4

## Search and Rescue Operations, Marine

- Facilities, inadequate 59:25, 29, 56; 60:29
- Fisheries Dept. 60:27
- Fishing industry consultations 59:6-7, 10
- Hovercraft, inadequacy 26:9; 59:58
- MOT activities 26:9

## Railton, S. Victor, député (Welland)

- Bill C-48 10:47

## Rapport provisoire ayant trait au transport de marchandises au Canada

- Conclusion 22:13, 86-9
- Diapositives principales 22:63-93
- Voir aussi*
- Transport de marchandises

## Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada

- Comité, étude, procédure 21:35
- Document 21:103-35
- Informations supplémentaires 21:11
- Objectif 21:10
- Voir aussi*
- Transport interurbain des passagers

## Rapport sur organisation des ports canadiens (Scott, 1975)

- Dépôt à la Chambre 26:19
- Objet 26:13; 59:92-3; 60:39
- Recommandations 26:13-5; 59:66, 75; 60:39, 45-6
- Application 19:13

## Rapports à la Chambre

- Premier 4:3
- Deuxième 5:4
- Troisième 5:4
- Quatrième 7:3
- Cinquième 8:4
- Sixième 10:3
- Septième 13:3
- Huitième 14:3
- Neuvième 27:4
- Dixième 27:4
- Onzième 38:3-9
- Douzième 44:4
- Treizième 48:4-5

## Reader's Digest

- Situation, examen 3:8

## Recherche et sauvetage

- Aviation royale canadienne, rôle 60:26, 28-9
- Base de réserves navales 60:28
- Côte Est 41:21-4; 48:20-3, 38-40; 49:7-10; 55:18-9
- Côte Ouest
- Amélioration, moyens 59:58-9, 61
- Bateau-pompier, bateau patrouille, absence 60:28
- Bateaux patrouille, aménagement, pavillon unique 60:27
- Centre coordination sauvetage 60:26-9, 31, 36
- Division maritime GRC 60:28, 33
- Équipe sauvetage n° 15 de Prince Rupert, rôle 60:26
- Équipement insuffisant, consultation pêcheurs sur règlements, budget 59:6-7, 9-11, 25, 29, 37-8, 60-1; 60:28
- Navires, équipement, Centre sauvetage aérien et maritime 57:18-20
- Patrouille des pêches, rôle 60:27
- Pêche, règlements, efficacité 60:29-30



- Priorities 60:26-7  
 National Defence Dept. 48:22-3  
 Rescue Co-ordination Centres 41:22-4; 60:26-8  
 Takeover proposed 60:32  
*Patrick Morris*, judicial inquiry 41:21-2  
 Pilotage authority ships 55:18-9; 57:13-4, 18-20; 60:33-4  
 RCMP activities 60:33  
 Royal Canadian Air Force 60:28  
*San Juan*, judicial inquiry demand 41:23  
 Single co-ordinated effort 48:22; 59:37-8, 42, 59, 61; 60:26, 31  
 Tanker spills 60:31-2  
 Task force review 49:7-9  
 US Coast Guard 59:11  
*See also*  
 Canadian Coast Guard
- Shandro, T. A., Executive Director, Yellowhead Interprovincial Highway Association**  
 Road conditions 33:13-4, 16, 19, 22-3
- Shipbuilding Industry**  
 Arctic vessels, Canadian built 30:34-5, 44, 46-7  
 Canadian designs 30:43-4  
 Competitiveness 31:15-6  
 Construction costs 30:45  
 Economic planning 30:43  
 Engineers, need 30:44-5  
 Foreign-domestic  
   Cost comparison 30:41-2, 49  
   EDC subsidies 29:13-4; 30:45  
 Government support 30:45-6  
 Industrial strategy 32:17-8  
 Japan 30:45; 31:12, 16  
 Size 30:47-8, 51  
 Subsidies, incentives 31:11-3, 16
- Ships**  
 Availability listing 30:22-3; 36:34  
 Canadian Coast Guard 15:7; 29:17  
*Cape Friels*, rescue 48:23; 49:8  
 Government ice-strengthened vessel 59:83-4  
 Icebreakers  
   Cargo vessel construction agreement 27:13, 18-21, 24-7, 31-3; 30:47  
   Oil tankers, *Manhattan* 28:20-2; 30:50  
   St. Lawrence Seaway 29:21  
   Service 12:6-7; 15:7-8, 12; 16:13; 26:7-10; 27:13, 18-21; 28:15-6  
   Size 30:49-50  
 Labour Dept. inspection 30:23-4; 31:25  
*Lee Clif Hall*, sinking 55:30  
 Licencing  
   CTC, foreign 29:13; 30:7, 30-2, 39-40; 32:8; 35:8, 10  
   Renewal 35:9  
   Small craft protection 29:10; 37:40  
   Usefulness 37:40  
*M. V. Thomas Hodder*, rescue 48:21, 39-40  
 Oil tankers  
   *Arrow* 59:46-7  
   Pétroliers géants, moyens secours inadéquats 60:31-2  
   Préposés à équipement, marins, formation, coût, responsabilités 60:27-8, 30, 32  
   Régie du pilotage, collaboration 60:33-4  
 Installation min. Transports, utilisation par garde-côtière 60:26, 28  
 Ministère Défense nationale, responsabilités 60:27-8, 32  
 Ministère Transports, rôle, responsabilités 60:26-7, 30-2  
 Procédures, responsabilités 60:33-6
- Reid, John, député, Parrain du Bill C-367**  
 Discussion 8:7-10  
 Exposé 8:6-7
- Relations de travail**  
 Services essentiels, droit de grève 20:61
- Reynolds, John, député (Burnaby-Richmond-Delta)**  
 Bill C-61 31:25  
 Bill S-11 5:26  
 Budget principal 1976-77—Transports—  
   Commission canadienne des Transports 52:9-11
- Richardson, M. M., Codirecteur, B.C. Chamber of Shipping**  
 Politique du Canada sur transports 59:81-5, 88-91
- Ritchie, Gordon, député (Dauphin)**  
 Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
   Commission canadienne des transports 13:24-7  
 Budget principal 1975-76—Transports—  
   Commission canadienne des transports 18:13-6
- Roberts Bank, C.-B.**  
 Accord avec Japon, contenu 31:6  
 Charbon  
   Expédition 26:6  
   Transport vallée Fraser 4:28-9  
 Installations, expansion 2:36; 26:11; 38:23, 24, 25; 43:12  
 Dommages à environnement 43:11  
 Opération 24 h/j. 20:38, 60  
 Taxes municipales 2:36
- Robinson, W. Kenneth, député (Toronto-Lakeshore)**  
 Documents ayant trait aux transports au Canada 24:12-5
- Rodriguez, John, député (Nickel Belt)**  
 Bill S-8 47:15-20  
 Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
   Commission canadienne des transports 13:8-11, 33-5  
 Budget principal 1976-77—Transports 49:23-5
- Rose, M. Philip, Agent financier, Administration de pilotage du Pacifique**  
 Budget dépenses 1976-77 57:9-14, 16
- Routes**  
 Coût 10:35  
 Prairies, provinces, programme renforcement réseau 15:9  
 Programmes routiers des régions du Nord-Ouest 15:9  
 Réseaux, investissements d'ici 1990 22:12-3

Spill clean-ups 60:31-2  
 Submarine, proposed 30:51  
*Patrick Morris*, judicial inquiry 41:21-2  
**Registration**  
   Canadian-owned, offshore 31:7-8  
   Central office 29:8-9, 16-7; 31:9-10, 20-6; 37:35  
   Certificates returned 37:52  
   CP Steamships Ltd., Bermuda 31:5  
   Customs offices 31:20, 22-4  
   Foreign 30:48-9; 31:4; 37:19-22  
   Markings 37:34  
   Newfoundland office 37:41  
   Procedure 29:9-12, 23-4; 31:17; 37:36-8  
   Qualification 30:29  
   Removal 37:41  
   Requirements 30:33  
   Small, pleasure craft 37:38-40, 42  
*San Juan*, sinking 41:23; 48:21; 49:9  
 Towboat industry 59:52  
 Transport Ministry, construction  
   refits 16:21-2  
*See also*  
 Canadian Marine Transportation  
   Administration. Registry office  
 Ferry Services  
 Marine Transportation

### Short Take-Off and Landing Project

Air Canada subsidiary 39:7  
**Aircraft**  
   DASH (DHC)-6 39:13-4  
   DASH (DHC)-7 39:6, 10, 14, 27, 34-5  
     Capacity percentage 39:21  
     ITC marketing 39:31-2  
   Twin Otter 15:7; 39:7-8, 14-5  
**Airports (STOL ports)**  
   Construction 39:7-8, 22-3, 29  
   Long-term plans 39:32  
**Airtransit incorporation** 39:7  
**Audited statement** 51:26  
**Commuter, proposed** 21:21  
**Comparison other modes** 39:25-7  
   LRC trains 39:15-6, 23-4, 28; 42:11  
**Costs** 11:20-1; 14:11-2; 21:19, 24-5, 85; 39:16; 41:9  
   Operating 39:10-1, 20-1  
   Passenger-mile 14:11-2; 39:33  
**DREE consultation** 39:25  
**Expansion other areas** 18:11; 24:15  
   Central Ontario 53:24  
   Toronto Island Airport considered 51:19-20, 25, 29-30  
**Expenditures**  
   Capital 39:8  
   Operational 39:8  
**Fares** 39:9  
   Reduce 2:27  
**Foreign markets** 39:29-30  
**Fuel consumption** 39:24, 33  
**Hub-and-spoke concept** 24:22-3; 39:14  
**Jet, propeller aircraft compared** 39:18-9, 26-7  
**Microwave Landing System (MLS)** 39:13

*Voir aussi*

Mackenzie, route  
 Yellowhead, autoroute

### Roy, Marcel, député (Laval)

Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
   Transports, min. 11:21-2; 14:8-9, 20  
 Budget principal 1975-76—Transports  
   Commission canadienne des transports 20:20-1, 36-9  
   Conseil des ports nationaux 19:15-7, 32

### Rubber Association of Canada

Bill S-8  
   Modifications proposées 45:23-5  
   Position, réserves 45:23-34  
 Membres, fabricants représentés 45:22-3

### Saint-Jean, N.-B., port

Aménagement 19:20-1  
 Produits forestiers, installations spéciales 19:34-6, 37

### Saint-Jean T.-N., aéroport

Comité consultatif 12:10  
   Recommandations 12:9-10  
 Edifice terminal, amélioration 12:10-1  
 Limite 30, 000 livres 12:10, 11, 12  
 Service d'immigration, douane, santé, demande 12:11, 12  
 Statut international 12:10, 11-2  
 Utilisation 12:9

### St-Pierre et Miquelon, ports

Statut 29:8, 9

### Saskatchewan, Province

Entente, amélioration autoroutes septentrionales 2:32-3  
 Impôts sur exportation pétrole, utilisation 33:20  
 Potasse, exportation 43:8  
 Services aériens 18:25

### Saskatchewan General Telephone Company

Weyburn Cable Company, matériel, saisie 3:6, 7, 23

### Saskatoon, Sask.

Aérogare, construction 15:10

### Schellenberger, Stan, député (Wetaskiwin)

Budget dépenses 1974-75—Transports 2:11-4, 33-5  
 Budget supplémentaire (D) 1974-75—  
   Transports, min. 11:14-5  
 Budget principal 1975-76—Transports—  
   Administration de la voie maritime du Saint-Laurent  
     17:10, 15-6

### Schumacher, Stanley, député (Palliser)

Budget principal 1976-77—Transports—  
   Commission canadienne des transports 52:30-1



Need 27:23-4  
 Objectives 39:6-7; 51:13  
 Origins 15:7; 39:5, 7  
 Passengers  
   Government employees 41:10  
   Load capacity 39:21  
   Make-up 39:9, 14, 19-20, 33  
   Number 15:7; 39:14  
 Performance comparison 39:8-10  
 Permanent basis considered 39:17-8, 32  
 Principles involved 39:5-6  
 Public reaction 39:11-2  
 Regional development 39:24-5  
 Route length, optimal 39:21  
 Safety regulations 39:11  
 Termination date 39:7, 12, 18; 51:18-9  
   Aircraft sale 39:19  
   Facilities, use 39:32  
 Travel time 39:8-9  
 Treasury Board Study 39:17, 34-5  
   *See also*  
   Boeing of Canada Ltd.  
   de Havilland Aircraft of Canada Ltd.

**Sinclair, G. M., Acting Deputy Postmaster General, Operation Services, Post Office Dept.**  
 Estimates, Main, 1974-75 1:16, 21

**Sinclair, Ian D., Chairman and Chief Executive Officer, Canadian Pacific Ltd.**  
 Estimates, Main, 1975-76 20:6, 21-71

**Sjoquist, Captain Maury, Assistant Secretary Treasurer, Canadian Merchant Service Guild**  
 Marine safety  
   Discussion 59:34-9  
   Statement 59:32-3

**Skoreyko, William, M.P. (Edmonton East)**  
 Bill S-8 45:17-8, 32, 41-2  
 Transportation Policy in Canada 59:60-2; 60:21-3, 29, 31-2, 47

**Skywest Project**  
*See*  
 Airlines

**Snaveley Commission**  
*See*  
 Commission on the Cost of Transporting Grain by Rail

**Special Committee Report on Port Organization**  
 Recommendations 19:12-3, 30; 26:13-4; 50:5-6; 59:66  
 Tabling 26:19-28

**Spicer, Keith, Commissioner of Official Languages**  
 Bilingual air traffic communications, quote 49:18

**Steel Industry**  
 Western mill proposed 38:20; 43:24

**Scott, M. G. A., Premier sous-ministre adjoint (Opérations), min. Transports**

Documents ayant trait aux transports au Canada, exposé 38:16

**Scott, M. Joseph, administrateur, Port de Prince Rupert**

Politique du Canada sur transports  
 Discussion 60:42-7  
 Exposé 60:38-41

**Scott, Rapport**

*Voir*  
 Rapport sur organisation des ports canadiens

**Sécurité, pneus de véhicule automobile**

*Voir*  
 Bill S-8

**Sécurité automobile et routière**

Accidents  
 Accidents mortels dûs pneus défectueux importés 44:21-2  
 Causes 45:4, 8, 20-2, 30-1; 46:4, 12, 18  
 Evolution nombre accidents mortels 1950-74 44:7  
 Pourcentage dû pneus défectueux 44:14, 19, 21; 45:7, 12-3, 20-2, 30-1; 46:4, 12, 18  
 Collaboration fédéral-provinces 44:8  
 Problèmes, rôle min. Transports 44:7, 9  
 Programmes  
 Application Loi sur sécurité véhicules automobiles 44:8  
 Centre d'essai, près Mirabel 15:9  
 Elaboration contre-mesures 44:8  
 Objectifs 15:8; 44:8  
 Programme quinquennal réduction 15% accidents automobile mortels 44:8

**Sécurité véhicule automobile, Loi**

Amélioration normes sécurité, nouveaux règlements envisagés 44:7, 10  
 Dispositions 45:7, 10; 46:9-11, 22-4; 47:11  
 Importation pneus, procédure 44:19

**Sept-Îles, Qué.**

Aérogare, construction 15:10  
 Port, expéditions, volume 26:6

**Services maritimes**

Aides à la navigation 26:8  
 Arctique 26:9-10  
 Brise-glace 26:7-8  
 Contrôle du trafic maritime, surveillance-radar 26:8  
 Pilotage 26:10-1  
 Pollution 26:9  
 Recherche et sauvetage  
   Colombie-Britannique 26:9  
   Provinces maritimes 26:9  
 Voie maritime du Saint-Laurent 26:10

**Shandro, M. T., Directeur exécutif, Yellowhead Interprovincial Highway Association**

Autoroute Yellowhead 33:13-6, 19, 22-3

**Stevens, Sinclair M., M.P. (York-Simcoe)**

Bill C-61 37:13

**Stewart, D. Craig, M.P. (Marquette)**

Bill S-8 46:18-20

**Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Ministry**

Estimates, Main, 1974-75 2:11-3, 24-5, 32-7

Estimates, Supplementary (D), 1974-75 11:6-15, 18-23;  
12:4-5, 10-9; 14:5-20

Estimates, Main, 1975-76 15:5-17; 16:4-24

**Stranan, J. A., President, B.C. Chamber of Shipping**

Marine transportation

Discussion 59:76-7, 79-88, 91

Statement 59:75-6

**Studnicki-Gizbert, Dr. K. W., Executive Director, Economic and Social Analysis Branch, Canadian Transport Commission**

Estimates, Main, 1974-75 4:43

**Sutherland, R., Vice-President, B.C. Chamber of Shipping**

Marine transportation 59:79-80, 86

**Sydney Steel Corp.**

Shipping costs, increase 32:11, 23, 28

**Taylor, D. E., Chairman, National Harbours Board**

Estimates, Main, 1975-76 19:4-41

Municipal taxes 2:36-7

**Telecommunications**

Marine services 15:12-3

**Teleglobe Canada Act**

*See*

Bill S-27

**Television**

*See*

Cable Television

**Thomka-Gazdik, J. G., General Counsel, International Air Transport Association**

Bill S-13

Brief 6:5-8

Discussion 6:8-11, 14-5, 17-23

**Timbrell, Admiral R. W., President, Dominion Marine Association**

Bill C-61 30:28, 34-6, 41-2

**Time Canada Ltd.**

*See*

Publishing

**Tire Dealers Association of Canada**

Bill S-8, statement 45:4-5

**Sinclair, M. G. M., Sous-ministre adjoint, Services opérationnels, min. Postes**

Budget dépenses 1974-75 1:16, 21

**Sinclair, M. Ian D., Président du conseil et chef de la direction, Canadien Pacifique Ltée**

Témoignage 20:5-6, 13, 21-71

**Sjoquist, capitaine Maury, Secrétaire-trésorier, Guilde canadienne de la marine marchande**

Politique du Canada sur transports

Discussion 59:34-9

Exposé 59:32-4

**Storeyko, William, député (Edmonton-Est)**

Bill S-8 45:17-8, 32, 41-2

Politique du Canada sur transports 59:60-2; 60:21-3, 29, 31-2, 47

**Skywest, Projet**

Echéancier 27:29

Etat 27:15-6; 48:31; 49:10-3; 53:12

Evaluation 27:29

Gouvernement fédéral, participation 27:16, 28, 29

**Snively, Commission**

Calendrier des activités 25:15, 20, 63

Conclusion, étude par Comité 24:27

Crowsnest Pass, tarifs 25:22-3; 42:8

Mandat 25:13-4, 25, 47-57; 42:8

Participation 25:14-5, 59

Procédures 25:15, 61

Rôle 22:5; 52:18-9; 53:15-6; 54:15

**Société canadienne des télécommunications transmarines**

Opérations 27:11-2

Travaux d'expansion 27:11

**Société canadienne des télécommunications transmarines, Loi modifiant Loi**

*Voir*

Bill S-27

**Société des transports du Nord Ltée**

Approvisionnement, sources 42:9-10

Budget supplémentaire (B) 1975-76 41:6; 42:9-10

Services, expansion, besoin 28:12; 42:10

Statistiques 28:7

**Soper, juge**

Rapport sur naufrage du bateau *Entreprise* 41:22

**Soufre**

Transports, volume 22:11; 38:19

**Stevens, Sinclair M., député (York-Simcoe)**

Bill C-61 37:13



**Tires**

- Accidents attributed 44:14, 21-2; 45:7-8, 12-3, 21-2, 30-1; 46:4, 12
- Car dealer, responsibility 44:15
- Code mark 44:24-5
- Defective
  - Determination 46:10-1, 18-9, 22-3
  - Manufacturers', importers' notification 46:11-8; 47:21-6
- Importation, defective 44:9, 19-20; 46:12-3
- Inspections 44:11; 45:36, 40; 46:6-7, 19; 47:26-8
  - Information available 46:24-5
- Labelling 44:9
- Manufactured, number 44:8
- MOT testing laboratory 44:8-9
- National Tire Safety Mark 44:10, 12-4; 45:13-4, 29, 35, 42-3; 46:6, 9
- Provincial regulations 44:8, 11; 46:4-5
- Quality rating system 44:17-8
- Radials, interchangeable 45:41-2
- Recall campaigns 44:9; 45:7, 10, 20, 28-9, 32
  - Firestone 45:31
- Retail control 44:9
- Retreads 44:11, 14-5, 18-9; 45:6
- Safety standards 45:29-30; 46:5; 47:7-13
- Voluntary registration 44:11, 20-4; 45:4, 8-9; 46:7-8, 13-20
  - Administrative costs 45:10-2; 46:12
  - Filing duration 45:30
  - Imperial Oil Ltd., system 45:17-8
  - Onus, dealer-consumer 45:6-7, 15-27, 33-4; 46:7-8
  - U.S. System 46:5-6, 9
  - See also*
- Bill S-8
- Motor Vehicle Safety Act
- United States

**Torrey, D., Senior Vice-President, Pitfield, Mackay, Ross and Co. (Investment Dealers)**

- Debt capital 5:17

**Tosh, M. C., Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**

- Railway costs information 9:22; 10:10; 13:15

**Transport and Communications Standing Committee**

- Erratum, 11:10; 14:2
- Issue No. 15 corrected 15:5-17
- Motions
  - ... Committee recommend to House, charges paid by B.C. Telephone Co., be held in abeyance until House disposed Bill C-29. Agreed. 5:5, 26
  - ... Committee... request Minister to table Scott Report... before recess... amended... withdrawn 26:3, 19-27
  - ... Committee request Minister to table Scott Report... before recess if Cabinet discussions... completed or earliest possible moment... agreed 26:3-4, 28
  - ... Committee... seeking permission to travel... agreed 58:3, 23-5
- Organization 1:5; 29:18-9
- Procedure 27:7-9; 32:30-2; 38:11-6; 39:36-7; 48:32-4

**Stewart, D. Craig, député (Marquette)**

- Bill S-8 46:18-20

**Stonner, M. O. G., Sous-ministre, Transports**

- Discussion 2:11-3, 16-7, 22-5, 28, 33-7; 11:6-15, 18-23; 12:4-5, 10-9; 14:5-20; 15:5; 16:4-24

**Stranan, M. J. A., Président, B.C. Chamber of Shipping**

- Politique du Canada sur transports
  - Discussion 59:76-91
  - Exposé 59:75-6

**Strathcona Sound, île de Baffin**

- Quai, construction 15:13-4

**Stratégie industrielle**

- Relation avec politique transports 22:22-4

**Studnicki-Gizbert, M. K., Recherches Commission canadienne des transports**

- Inventaire points livraison céréales 4:43

**Sukunka, C.-B., projet**

- Résultats 43:9, 24

**Sutherland, M. R., Vice-président, B.C. Chamber of Shipping**

- Politique du Canada sur transports 59:79-80, 86

**Sverdrup, Bassin**

- Pétrole et gaz, transport 28:14-5

**Syndicat des manutentionnaires de céréales**

- Relations, fusion avec Syndicat international débardeurs 59:15-6

**Syndicat international des débardeurs**

- Conteneurs, port Vancouver, concurrence Seattle, étude 59:17-8
- Loi concernant travailleurs, restrictions, attitude, relations avec CTC 59:22
- Politique du Canada sur transports, position 59:15-23
- Port Vancouver, salaires concurrentiels 59:22-3
- Ports, réorganisation, position 59:20-1
- Ports Côte Ouest, utilisation optimale, consultations 59:19-20
- Rapport Bayda, recommandations, réaction 59:16
- Relations, fusion avec Syndicat manutentionnaires céréales 59:15-6
- Système affrontement, activités, importance 59:19-22

**Syndicat international des gens de mer**

- Bill C-61, importance 59:40
- Bureau placement 59:42-3
- Formation professionnelle, collège, subvention 59:40-1, 44-5
- Politique du Canada sur transports, position 59:39-53
- Rôle 59:39

**Syndicat international des marins canadiens**

- Bill C-61, mémoire 30:4-8
- Membres 30:4

# Subcommittee Agenda and Procedure

## Reports

First 1:6

Second 2:3

Tours requested 26:15-6; 27:7-8; 38:15; 58:23-5

## Transport Ministry

Central Access Project 48:27

### CTC

Recommendations 52:33-4

Role 4:5; 24:12-4

DREE co-operation 10:26-7; 23:19; 48:11

Energy, Mines and Resources Dept., co-operation 40:12

Estimates 1974-75 12:19-21

Estimates, Main, 1974-75

Reported to House 4:3

Vote 1—Headquarters—Program expenditures 2:5, 37-8

Votes 70, 75—Canadian Transport Commission 4:5, 48

Estimates, Supplementary (D), 1974-75

Reported to House 13:3; 14:3

Vote 15d—Air Transportation—operating expenditures 14:18, 20

Vote 20d—Air Transportation—capital expenditures 11:19; 14:18-20

Vote 35d—Surface Transportation—operating expenditures 14:19-20

Vote 55d—Transportation Development Agency—program expenditures 14:19-20

Vote 75d—Canadian Transport Commission—Contributions 13:3, 5-6, 36

Estimates, Main, 1975-76 15:6, 9; 16:10-1

Vote 1—Headquarters—Operating expenditures 15:5; 16:4, 11

Votes 80, 85—Canadian Transport Commission 18:4; 20:20, 72

Votes 90, L95—National Harbours Board 19:4; 20:20

Votes 105, 110—St. Lawrence Seaway Authority 17:4; 20:20

Estimates, Supplementary (A), 1975-76

Reported to House 27:4

Vote 10a—Marine Transportation—Operating expenditures 27:13, 31

Vote L35a—27:22

Vote L76a—Canadian National Railways 27:21

Estimates, Supplementary (B), 1975-76

Reported to House 44:4

Total expenditures 41:25

Vote 1b—Headquarters 41:5, 7

Vote L3b—To increase . . . Stores Working Capital Advance Account 41:5, 16; 42:4

Vote 30b—Air Transportation 41:5, 17

Vote L56b—Loans to Coast Ferries Ltd. 41:5; 42:14-5

Vote 63b—Payments to CNR Co. 41:5; 42:7, 11

Vote 85b—Canadian Transport Commission 41:6, 24-5

Vote 86b—Payment to Great Lakes Authority Ltd. 41:6; 42:11

Vote 92b—Payments to NHB 41:6; 42:8

Vote 99b—Payments to Northern Transportation Co. Ltd. 41:6; 42:9-10

## Tadoussac, Qué.

Pont sur Saguenay 24:29, 30

## Taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, Loi

Modification demandée 23:22

## Taylor, comité

Composition 1:13

Rapport, mécanisation manutention, recommandations 1:11

## Taylor, M. D. E., Président, Conseil ports nationaux

Budget dépenses 1974-75

Budget dépenses 1975-76

Discussion 19:5-41

Exposé 19:4-5

## Télécommunications

CRTC et Comité télécommunication de la CTC

Fusion, but 3:13

Pouvoirs 3:13

## Télédistribution

CRTC, règlements, retard dans publication 3:9

Juridiction fédérale 3:9-11

Contestation 3:9

Solution prévisible 3:14

Édit 4 juin 1970 3:10

Licences, provinces, participation 3:23

Manitoba, position 3:10, 11, 12

Québec, loi provinciale 3:10-1

Réutilisation programmes américains 3:15

## Téléphone

Appels interurbains, réglementation 3:12

Compagnies à charte fédérale 3:12

## Télévision

Canaux américains, CRTC, politique 3:15, 19-20

## Télévision par câble

Voir

Télédistribution

## Terre-Neuve, province

Cabotage, rôle gouvernements fédéral-provincial 11:10-1

Service autobus, subventions, hausse tarifs 54:4-8

Système routier

Autoroute Québec-Labrador 23:18; 24:19

Corridor trans-Terre-Neuve 23:17-8; 53:20-1

Transport aérien

Aéroports, pistes atterrissage, construction 53:21

Air Canada, services, qualité 24:19, 20

Système ADAC, demande *Eastern Provincial* 53:22

Transporteurs troisième niveau 13:19-20

Transport ferroviaire

Avenir 24:20

Tarifs, lots de moins d'une wagonnée 13:19, 20-1

Transport terrestre, étude, CCT 13:18-9



- Vote 101b—Advances . . . to Northern Transportation Co. 42:10
- Estimates, Main, 1976-77
- Reported to House 58:3, 23
- Vote 1—Headquarters 48:7; 49:4; 51:4
- Vote 65—Payment to Atlantic Pilotage Authority 55:4
- Votes 80, 85—Canadian Transport Commission 52:4; 53:4; 54:4
- Vote 90—Payment to Great Lakes Pilotage Authority Ltd. 56:4
- Votes 95, 100, L105—National Harbours Board 50:4
- Vote 110—Payment to Pacific Pilotage Authority 57:4, 8-12, 14
- Votes 115, 120—St. Lawrence Seaway Authority 58:4
- Expenditures, decrease 48:11-2
- Grain transportation activities 25:7-9, 32
- Industrial consultations 59:86-7
- Lang, Hon. Otto, Minister, statements
- Estimates, Supplementary (B), 1975-76 41:6-7
- Estimates, Main, 1976-77 48:8-13
- Transportation policy 27:14-5
- Marchand, Hon. Jean, Minister, statements
- Bill C-48 9:5-6
- Estimates, Main, 1974-75 2:6
- Maritime Code Act, responsibility 29:25
- Minister's responsibilities 24:38
- Operating expenses 16:4-6
- Organizational structure 15:6
- Changes 48:9-10
- Personnel
- Consultants 16:6, 16-9
- Number 16:12
- Public Relations 16:12
- Planning and development organization, role 41:8-9
- Provincial consultations 39:31; 48:9-10
- Search and rescue activities 26:9; 41:21-4
- Priorities 60:26-7
- Task force review 49:7-9
- Studies 10:17
- Task force 16:5, 9; 38:18
- Training institute, Cornwall, Ont. 2:37-8; 11:20; 15:14; 16:7-9
- Transportation Development Agency (TDA) 14:14-5, 19-20; 15:16-7; 39:4
- VHF installation 14:13-4
- See also*
- Canadian Air Transportation Administration
- Canadian Marine Transportation Administration
- Canadian Surface Transportation Administration
- Transportation Information Act**
- Proposals 9:18; 10:15-7, 35, 38-9; 48:14
- Transportation Policy**
- Bus lines subsidized 10:35; 14:13; 24:27-8
- Competitive conditions 22:25
- Consultation 21:42; 24:7-8, 10
- Transports, installations 24:19-20
- Traversiers, juridiction, tarifs 54:6-7
- Thomka-Gazdik, M. J. G., c.r., Conseiller général, Association Transport aérien international**
- Bill S-18
- Discussion 6:8-11, 14-5, 17-23
- Exposé 6:5-8
- Thunder Bay, Ont., port**
- Accès, problèmes 26:11
- Céréales expédiées, volume 26:6
- Élévateurs, emplacement, capacité 25:7
- Installations, besoins, étude 2:14-7
- Projet Neptune-CP 2:15, 16
- Statut 19:32-3
- Thunder Bay, Ont.,**
- Charbon, transport 4:28-9; 20:44-5
- Voies ferrées du CN, relocalisation 2:15
- Timbrell, M. R. W., Président, Dominion Marine Association**
- Bill C-61 30:28, 32-6, 41-2
- Time Magazine**
- Situation, examen 3:8
- Timmins, Ont.**
- Aéroport, amélioration 15:10
- Tire Dealers Association of Canada**
- Bill S-8, position 45:4-16
- Toronto, Ont.,**
- Aéroport de l'île, utilisation, installation ADAC 42:5-6; 51:12, 19-20, 25, 30, 32
- Aéroport international (Malton)
- Construction, budget, respect entente 1968, couvre-feu 51:8-9
- Pistes additionnelles 2:21
- Population, sort, amélioration, moyens 51:9, 11-3
- Saturation, recours ADAC 51:12-3
- Taxis 2:20-1
- Terminus 2 2:20; 15:12; 51:9
- Trafic, hausse, déviation vers Mirabel, trains 51:9-13, 18
- Trottoirs mobiles 2:20; 51:9
- Aéroport n° 2 (Pickering)
- Budget 2:21-2; 51:10
- Construction, temps requis, nécessité, coûts 2:22; 51:10, 14, 32
- Enquête, délai encouru 2:22
- Site, acquisition terrains 51:9-10
- Moyens transport, promotion, rôle gouvernement 51:12-3
- Systèmes transport subventionné, responsables 51:29-31
- Trains de banlieue 14:7-8
- Torrey, M. David, Premier vice-président, Pitfield, MacKay, Ross and Company**
- Rapport capital action, endettement 5:17

- CTC powers 24:8-9  
 Demographic considerations 24:6-7  
 Departmental studies 43:15-6  
 Election campaign, 1974 48:13-4  
 Information 9:8-9  
 Legislation proposed 21:36-7  
 "Mature, non-mature services",  
     definition 22:17-8; 48:16-7, 25-6  
 Newfoundland-Labrador development 24:19-21  
 Objectives 48:10-1  
 Priorities 16:6-7; 20:41-2; 21:6; 24:14-5; 41:10  
 Regional 10:34; 11:13; 20:21, 33-4, 42-3; 22:19; 24:30  
 Supplementary 21:7-8, 50  
 Underprivileged areas 2:25-6  
 Urban 21:35, 41, 45; 24:31-2  
     Commuter services, subsidies 51:25-6; 54:18  
     Costs 11:22-3  
     Edmonton, Alta., subway 23:25  
     Montreal region 42:15-6  
 User-pay concept 48:12, 15-7; 59:72-3  
     *See also*  
     Air Transportation  
     Energy. Transportation consumption  
     *Freight Transportation in Canada,*  
     *An Interim Report on*  
     *Inter-City Passenger Movement in Canada,*  
     *Interim Report on*  
     Marine Transportation  
     Northern Transportation  
     Pacific Rim Access Project
- Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report*  
     Background 23:4-5, 24-6, 28-9  
     Commercial viability 23:13, 55  
     Competition-maturity situations 23:5-8, 31  
         Bulk commodities 23:7, 35  
         Cargo 23:7, 36  
         Intermodal, intramodal 23:13, 53  
         Long-haul passenger routes 23:7, 33  
         Remote areas 23:7, 34  
         Short-haul passenger routes 23:7, 32  
     Competition, public-private 23:13, 54; 24:33-6  
     Co-ordination private, public sector 23:15, 20, 23-4, 61  
     Development 23:8, 13-4, 37, 52, 58  
     East Central access 23:11, 47  
     Efficiency 24:36-7  
     Freight 23:38-9  
     Government role 23:10, 12-3, 16, 50  
     National Transportation Act,  
         comparison 23:15-7, 62  
     Newfoundland highway 23:17-8  
     Northern extension 23:9-10, 19-20, 25-6, 45  
     Passenger movement 23:8-9, 40-3  
     Principles 23:13-5, 51-61  
     Rates  
         Establishment 23:14, 57  
         Rapeseed case 23:21  
     Regulatory agency 23:14-5, 20-1, 60  
     Services maintained 23:14, 59
- Tosh, M. N. C., Directeur, Direction analyse services de  
 chemin de fer, Comité transports par chemin de fer, Commis-  
 sion canadienne des transports  
     Discussion 9:22; 10:10; 13:15
- Train du Nord (Laurentides)**  
     Réutilisation 11:22; 14:8-9
- Transair**  
     Demande ligne Brandon-Toronto 13:25; 49:12  
     Service première classe, avions réaction 49:11
- Transport—Développement actuel et futur prévu dans le Nord**  
     Exposé sur document 28:5-16  
         *Voir aussi*  
         Nord canadien
- Transport de marchandises**  
     Actifs nets par mode 22:10, 75  
     Centre Est, accès 22:6, 14, 15, 92; 23:11  
     Connaissances, projet Costpro 14:14  
     Côte Ouest, accès 22:6, 14-5, 91; 23:10-1  
         Facteurs impondérables 38:20; 43:7-8  
         Installations, rentabilité 38:24  
     Ports  
         Américains, utilisation 43:23-4  
         Situation 38:23-4  
     Systèmes, capacité 38:20-1; 43:14-5, 20, 22  
     Transport routier 43:17  
     Volume prévu 38:19-20  
     Dépenses d'investissements 22:13, 14, 87, 89; 23:75  
         Capitaux, source 22:19, 20, 28  
         Coûts, partage 22:18-9  
         Infrastructure et véhicules 22:85  
     Énergie, consommation 40:8-9  
     Étude intitulée «Les mouvements de marchandises» 20:6  
     Expéditeurs captifs  
         Protection 22:25; 23:6, 8, 20-1  
         Tarifs 10:39-40  
     Facteurs  
         Économiques et financiers 22:6, 66, 80, 81  
         Énergétiques 22:6, 67  
         Sociaux 22:7, 69  
         Technologiques 22:6, 10, 68, 78  
     Gouvernement, rôle 22:14, 88  
     Importance sociale 22:80  
     Modes  
         Choix stratégiques 22:20  
         Concurrence 22:86; 23:6, 7  
             Camions vs wagons porte remorques 22:9-10  
         Coût 22:73  
         Déficit 22:73  
         Recettes 22:8  
         Subventions 22:10  
         Tonnage, répartition, 1971-72 22:8, 71  
     Nord, extensions 22:15, 93; 23:10  
     Période de pointe 22:8  
     Pipelines, utilisation 22:28-9  
     Priorités, définition 22:21  
     Relations de travail 23:74



Subsidies 23:14, 22, 56  
West Coast access 23:10-1, 46; 38:17-8

## Transporting

### Beef

Air service, feasibility 20:68-9  
Costs, live-dressed, from Prairies 20:29-30, 66-7  
Time factor 20:67-9

Coal 2:15-6; 4:40-1; 26:6; 38:22-3

Costs 9:38-40, 43-4; 38:23

Thunder Bay, Ont. 4:28-9

Unit-train concept 4:14-5

Vancouver tonnage 38:19

Energy commodities 40:5, 9-10

Iron Ore 2:15-6; 26:6

Phosphate rock, tonnage 38:19-20

Potash 38:19

Sulphur, tonnage 38:19

*See also*

Grain Transportation

Various modes

## Treasury Board

STOL project study 39:17

## Trucking Industry

CNR piggyback terminal 51:5-6

Energy consumption 40:8

Information 9:17

National Transportation Act, Part III 18:14; 21:32; 24:5-6, 17-8; 53:13-4

Quebec 22:27

Revenues, 1973 22:8

Selective subsidies 48:12

## Trudel, Jacques L., M.P. (Montreal-Bourassa)

Bill C-48 10:43, 46

Bill C-61 34:24

## Turner, Charles, M.P. (London East)

Documents entitled "Transportation Policy . . .", " . . . Inter-City Passenger Movement . . .", " . . . Freight Transportation . . ." 21:42-3

Main Estimates 1975-76—Transport—

Canadian Transport Commission 20:69-71

## Turner, R., Director, Public Affairs, Headquarters, Transport Ministry

Department document 2:11

## UNCTAD

*See*

United Nations. Conference on Trade and Development

## United Nations

Conference on Trade and Development (UNCTAD)  
29:14-5; 31:7

## United States

Air transportation

Réseau routier 22:9; 43:17

Services, qualité 22:11, 24, 79, 86; 23:74

Système actuel 21:71-5

Conclusions 22:76-9

Potentiel, exploitation 22:20

Systèmes bien établis, en développement, distinction 22:17-8

Tarifs

Fixation 23:14

Hausses, causes 22:10, 78

Tarifs dans Prairies

Déclaration hon. O. Lang 10:30-1

Gel, subventions, administration 4:11-3

Volume

Augmentation 22:8, 21

Répartition selon modes et installations 22:8, 71

*Voir aussi*

Au nom de certains produits

Ports

*Rapport provisoire ayant trait au transport de marchandises au Canada*

Transports ferroviaires—Tarifs de fret

## Transport interurbain des passagers

Comparaison avec autres pays 21:11-2, 107-8

Financement, objectif 21:30, 148

Infrastructure, capacité 21:25-6, 139

Concurrence au sein des modes 21:22-3, 135

Modes

Concurrence 21:21-2, 133-4; 23:7, 76

Coordination 21:23, 136

Coûts comparatifs 18:19; 39:28; 41:12

Énergie, consommation 21:16, 38, 39-40, 122-4; 40:7-8, 19-20; 42:12-3

Heures d'arrivée réelles, prévues 21:16, 120

Importance 21:12, 110

Position relative, 1971-72, voyages plus de 100 milles 21:12, 109

Productivité, coûts 21:18-9, 128-9

Propriété 21:17, 125

Rentabilité, structures du financement 21:19-20, 21, 130-1

Rôle respectif 21:26, 27-8, 142

Sécurité 21:15-6, 118-9

Subventions 21:20-1, 34, 38, 132, 134; 23:77

Organisation 21:32-3, 154

Périodes de pointe 21:13, 113-4

Implications, service, infrastructure 21:13-4, 115-6

Possibilités changement à long terme 21:14-5, 117

Politique 14:13; 21:6

Points à considérer 21:33, 155

Premier ministre, déclaration 18 juin 1974 41:10, 11

Progrès techniques futurs 21:23-4, 137

Tarifs 21:28-30, 143-6

Politique 21:30, 147

Tendances 21:11, 106-7

Terrain, utilisation 21:16, 121

Trains rapides, LRC 21:31, 151; 39:30; 41:11; 42:11

«Corridors» organisés 21:31-2, 152-3

Québec-Windsor 21:32, 151; 24:15; 40:16-7, 19; 41:10-1; 42:6, 11

Canada-US bilateral flight agreement 41:20  
 Frontier Airlines 53:12-3  
 Western Airlines, service 52:30-1  
 AMTRAK passenger service 40:21; 52:32-3  
 Coasting trade, comparison 30:13-4; 32:13  
   Jones Act 31:12; 32:21; 37:57; 59:68, 76  
 Passenger movement comparison 21:12, 54  
 St. Lawrence Seaway expansion 17:14-5  
 Tire legislation  
   Costs involved 46:12  
   Recalls, success 45:17  
   Registration system 46:5-6  
   Retreads 44:18-9  
   Safety standards 44:13

## Urban Transportation

*See*

Transportation Policy

## Viets, R. D., Chief, Legal Division, Corporations Branch, Consumer and Corporate Affairs Dept.

Bill S-11, fees 5:20, 24, 29

## WEOC

*See*

Western Economic Opportunities Conference

## Watson, Ian, M.P. (Laprairie)

Bill C-48 9:26-7, 32-3; 10:29-30, 41, 44, 49  
 Bill C-61 30:22-4; 31:15, 24-5; 34:8, 13; 36:16, 18, 20-1, 23, 32  
 Bill C-367 8:6, 9  
 Bill S-8 45:10-12, 16, 18-9, 21-2, 25-7, 34, 40-1; 46:8-9  
 Bill S-11 5:24, 27  
 Bill S-18 6:18-9, 23-5  
 Documents entitled "Transportation Policy...". "... Inter-City Passenger Movement...". "... Freight Transportation..." 21:24, 32-3, 43-6  
 Documents relating to transportation in Canada 24:6-10; 26:24; 28:16-20, 23  
 Supplementary Estimates (D) 1974-75  
   Canadian Transport Commission 13:21-4  
   Transport Dept. 11:16-7, 19, 24; 12:4-8; 14:11-3, 20  
 Main Estimates 1975-76—Transport  
   Canadian Transport Commission 18:28-31; 20:52-4, 71  
   Department 16:14-5  
   National Harbours Board 19:9-11, 16, 23, 25-8, 37-41  
 Supplementary Estimates (A) 1975-76  
   Transport and Post Office 27:13  
 Main Estimates 1976-77—Transport  
   National Harbours Board 50:8-10  
   St. Lawrence Seaway Authority 58:19-25

## Wenman, Bob, M.P. (Fraser Valley West)

Bill S-11 5:11-3  
 Main Estimates 1974-75  
   Canadian Transport Commission 4:15-9; 28, 38-40  
   Communications Dept. 3:22-3

«Transport interurbain au Canada», document 54:10  
 Transporteurs nationaux 21:18, 127  
 Ville Laval-Montréal, train électrique 11:21  
 Voyages d'affaires, personnels 21:12-3, 112  
   Répartition par objectif, mode de transport 21:112  
*Voir aussi*  
*Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada*  
 Transports ferroviaires

## Transport urbain des passagers

Coût, aide fédérale 11:22-3  
 Énergie, consommation 40:7, 8  
 Rapport, étude par Cabinet 21:41

## Transports

Comités fédéraux-provinciaux, création, rôle 48:10, 30-1; 51:31-2  
 Concurrence 23:5, 6-7, 13; 53:23-4  
 Contexte 23:4-6, 67  
 Contrôle 10:15-6  
 Coûts, responsabilités usagers, contribuable 48:12-3, 16  
 Crédits, fonds, contrôle accroissement, répartition 48:11-2  
 Développement, secteur privé, consultation 23:20  
 Dépenses d'investissements, taux moyen annuel 23:79  
 Efficacité, critères 24:36-7  
 Énergie  
   Conservation, possibilités 40:9, 19-20; 48:34-5  
   Consommation 22:7; 40:4, 7; 48:11, 34-5  
   Ressources, méthodes acheminement 48:11  
 Frais d'exploitation, divulgation publique 9:9, 15-7, 19  
 Gouvernement  
   Initiatives, formes types 23:73  
   Rôle, responsabilité 21:6; 23:8, 12-3, 26; 24:36; 48:10  
 Impact sur création industrie 23:22  
 Inflation, effets sur coûts 48:13  
 Informations, projet de loi à venir 9:6, 15, 18, 19-20; 10:15-6, 35, 38  
 Ministre, pouvoirs 9:18  
 Organisme de réglementation, rôle 23:14-5  
 Politique  
   Changements 21:6; 48:9; 53:23-4  
   Développement régional, importance 20:21, 33; 48:11; 60:24-5  
   Objectifs 21:6; 48:9-13, 18  
 Politique nouvelle  
   Cadre institutionnel, effets changements 48:10  
   Comité  
     Rôle 48:9-10  
     Suggestion, Ministre, attitude 21:7, 37  
   Consultation  
     CCT 24:10; 51:31  
     Conseil des ports nationaux 19:9-10; 50:5  
     Groupes ouvriers 21:42, 43; 59:70, 75  
     Ministères 24:7-8; 51:30-1; 59:70  
     Provinces, municipalités 21:41; 24:7, 21; 51:30-1; 59:70  
     Secteur privé 21:41; 23:20  
   Contexte 22:25  
   Différences avec politique actuelle 23:98



**Westac Organization**

Transportation recommendations 24:21

**Western Economic Opportunities Conference**

CTC failure maintain railway safety 4:37

Freight rates 9:10-3, 30; 10:6-8

Freeze 4:12-3, 23-4, 38-9

Items considered 10:13-4, 18-20; 11:16-7; 12:13-4

Government position 23:4

Northern B.C. Railway agreement 38:25

Studies, information arising 9:13-4, 21-3, 27-8

Transportation Ministers' meeting, Oct., 1974 2:17-8

Yellowhead Highway, upgrading 33:11

*See also*

Banks Report

**Wharves**

Campbellton, N.B. 55:34-7

Escoumins, Que. 2:35-6

NHB renovations 50:10-2

Prince Rupert, B.C. 15:8

Strathcona Sound, Baffin Is., NWT. 15:13-4

*See also*

Ports and Harbours

**Wheat Transportation**

*See*

Canadian Wheat Board

Grain Transportation

**Whittaker, George H., M.P. (Okanagan Boundary)**

Main Estimates 1976-77—Transport 49:15-8

Canadian Transport Commission 52:23-5

Transportation Policy in Canada 59:22-3, 74; 60:16-9, 44, 47

**Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry**

Airport security 2:34

**Wright, Captain Byron, Vessel Owner, Fishing Vessel Owners Association**

Fishing industry

Discussion 59:57-64

Statement 59:53-7

**Yalden, M. F., Deputy Minister of Communications**

Estimates 1974-75 3:4, 11-2, 17-8, 22-3

**Yellowhead Interprovincial Highway**

Cost-sharing program 33:6-7

Federal government interest 33:10, 15

Percentage split 33:9-10

Economic development, regional 33:5, 8

Expenditures, 1975 33:16-8, 20

Government transportation policy, relation 33:12

Population concentration 33:16, 24

Prince Rupert, B.C., port servicing 33:25-6

Provinces' priority 33:10-1, 19

Disparités Côtes Est et Ouest, importance 59:65-6

Documents déposés à Chambre 21:5

Valeur 21:37

Élaboration 11:13; 27:14; 41:8; 48:7-13; 51:30-1; 59:70-1

Coût 16:5-6, 12

Effets à court terme 23:24-6

Groupes d'étude 16:5

Sous-ministre responsable 27:14

Énoncés 23:86

Mots clefs 24:14

Principes fondamentaux 21:6; 23:12-3, 15, 87-97

Entreprise privée, rôle 24:33-6

Envergure, nécessité 16:6-7; 48:9-10

Industrie, information, consultation 23:23-4

Objectifs 21:6; 48:9-10; 50:4-5

Plan d'action, préparation 28:16

Relations avec stratégie industrielle globale 22:22-4

Services offerts, niveau 24:14-5

Transport passagers 21:6

Transports payés par usagers 50:4-6; 54:7

Priorités 23:20; 41:8; 48:15, 34-5

Problèmes, sources principales 22:63

Promesses électorales, principes de politique 48:13-6

Provinces atlantiques

Corridor trans-Terre-Neuve, accroissement 53:20-1

Politique égard grains et farine, tarif *at and East* 48:17-9; 51:14-7

Tarifs de fret, subventions, dispositions 48:19

Provinces de l'Ouest

Communiqué aux ministres provinciaux, accords 48:13, 15, 31

Réunion (12 oct. 1974), sujets à l'étude 2:17-8

Régions excentriques 10:34; 11:13

Relations de travail 23:14

Réseau

Extension vers Nord 22:15, 95; 23:10

Financement 23:13-4

Propriété, système mixte 23:12, 13

Réseau routier, améliorations 48:34-5

Rôle 23:16

Instrument application politiques nationales 21:6; 23:4, 10, 12, 15

Services, abandon, procédure 24:22

Subventions

Bénéficiaires 23:22; 48:12

Principe 23:13-4; 48:16-7; 59:71-3

Tarifs

Hausses, exemptées Commission anti-inflation, attitude CCT 54:12-3

Marchandises, modifications 48:11

Secteurs subventionnés ou non, maintien équilibre 48:15-8, 25-6

*Voir aussi*

Modes divers

*Politique du transport—Charpente du transport au Canada, rapport sommaire*

**Transports, Loi nationale**

Amendements, présentation 21:5, 36; 24:18; 27:15; 48:9

Art. 50, pouvoirs Gouverneur en conseil 4:35-6

Railway line abandonment, effect 33:20-1  
 Route 33:14-5  
   Advantages 33:5, 12  
   City by-passes 33:21-2, 24  
   Extension 33:14  
   Kamloops, B.C.-Edmonton, Alta., condition 33:12-4  
   Manitoba, condition 33:22-3  
   National parks 33:23  
   Saskatoon-Yorkton, Sask. 33:8, 19, 22  
 Tourism 33:5  
 Traffic regulations, load limits 33:11-2, 26  
 Trans-Canada Highway, alternative 33:5, 23-5  
 WEOC commitment 33:11

### **Yellowhead Interprovincial Highway Association**

Membership 33:4-5, 14  
 Transportation policy statement 33:4-6

### **Yeung, Frederic, Manager, Pacific Trollers Association**

Marine navigation equipment, safety 59:5-6

### **Young, Roger C., M.P. (Niagara Falls)**

Main Estimates 1976-77—Transport—  
 Canadian Transport Commission 52:31-3

### **Appendices**

- A—Orders issued by Canadian Transport Commission relative to specific requests by Provinces for rail-cost disclosure 9:34-47
- B—Transport Supplementary Estimates (D), 1974-75 11:25-7
- C—Canadian Pacific Ltd., Presentation, slides 20:73-92
- D—Slide presentation summarizing "An Interim Report on Inter-City Passenger Movement in Canada" 21:49-101
- E—Slide presentation summarizing "An Interim Report on Freight Transportation in Canada" 22:31-61
- F—Slide presentation summarizing "Transportation Policy—A Framework for Transport in Canada, Summary Report" 23:27-62
- G—Grain Transportation and Handling, Current Situation 25:30-62
- H—Energy Consumption by Modes of Passenger Transport 25:64-8
- J-1—Letter from J. R. F. Hodgson, Water Transport Committee, CTC to Capt. G. J. Davies, Coast Guard Marine, Transport Dept. 36:34-5
- J-2—Letters concerning search and rescue operations referred to by Mr. McGrath 48:38-40

### **Witnesses**

- Abbott, L. K., Atlantic Region Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
- Anderson, Hugh A., M.P. (Comox-Alberni), Sponsor of Bill S-11
- Anderson, W. G., Director, Planning and Programming, Arctic Transportation Agency, Transport Ministry
- Bailly, Captain Paul, Chairman, Laurentian Pilotage Authority
- Bain, B., Past President, Yellowhead Interprovincial Highway Association

Carences 23:4, 8, 16, 25; 48:10  
 Contenu 24:4-6  
 Gouvernement, rôle 23:12  
 Objectif 23:6, 15-6  
 Partie III 18:14; 24:6, 17-8; 53:13-4  
 Service-voyageurs, politique 14:15-6

### **Transports, Ministère**

Activités 24:23-4; 25:7-9, 33; 48:11  
 Administration centrale, programme  
   Dépenses  
     Augmentation, causes 16:11  
     Répartition 16:4-5; 41:7  
 Experts-conseils  
   Coût 16:16  
   Emploi, justification 16:16-9  
 Fonds de roulement 41:5, 16; 42:4-5  
 Relations publiques 16:12  
 Budget principal, 1974-75  
   Crédit 1—Administration centrale, dépenses programme 2:3, 5, 11, 37, 38  
   Crédits 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L50, 55, 60, 80, 85, 110, 90, 95, L100, 115, 120, L10, L105, L65—  
     Adoption 2:3-4, 38  
   Rapport à Chambre 4:3  
 Budget supplémentaire (D), 1974-75 11:28-30  
   Crédit 5d—Transports par eau—Dépenses fonctionnement ... 11:4, 7; 14:4, 20  
   Crédit 15d—Transports aériens—Dépenses fonctionnement 11:4, 7; 14:4, 18, 20  
   Crédit 20d—Transports aériens—Dépenses en capital ... 11:4, 7, 19; 14:4, 18-9, 20  
   Crédit L30d—Avances ... 11:5, 7; 14:4, 20  
   Crédit 35d—Transports de surface—Dépenses fonctionnement 11:5, 7; 14:4, 19, 20  
   Crédit 45d—Transports de surface—Contributions 11:5, 7; 14:4, 20  
   Crédit 55d—Centre développement transports—Dépenses du programme 11:5, 7; 14:4, 20  
   Crédit 75d—Commission canadienne des transports—Contributions 13:4, 5-36  
   Rapport à Chambre 13:3  
 Rapport à Chambre 14:3  
 Budget dépenses 1975-76  
   Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement 15:4, 5-17; 16:4-27  
   Crédit 80—CCT—Dépenses de fonctionnement 18:3, 4; 20:3, 20, 72  
   Crédit 85—CCT—Subventions et contributions 18:3, 4; 20:3, 20, 72  
   Crédit 90—Versement Conseil ports nationaux ... 19:3, 4; 20:3, 20  
   Crédit L95—Avances Conseil ports nationaux ... 19:3, 4; 20:3, 20  
   Crédit 105—Administration voie maritime du Saint-Laurent—Déficit Canal Welland 17:3; 20:3, 20  
   Crédit 110—Administration voie maritime du Saint-Laurent—Déficit d'exploitation et besoins en capitaux 17:3; 20:3, 20  
 Exposé 15:5-17



—Baldwin, John, Transportation Task Force, Transport Ministry

—Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Ministry

—Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission

—Black, A. M. Corporate Secretary, International Air Transport Association

—Boughner, A. C., Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Post Office Dept.

—Boyle, Andrew, Dispatcher, Seafarers International Union

—Brenckmann, M., Director, Transportation Systems Branch, Transport Development Agency, Transport Ministry

—Brennan, M., Director, Policy Development, Policy Planning and Major Projects, Transport Ministry

—Brooks, Captain Jackson, General Manager, Great Lakes Pilotage Authority

—Burbridge, F. S., President, Canadian Pacific Ltd.

—Burgess, A. W., Director, Co-ordination and Management, Federal-Provincial Committee on Western Transportation, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Ministry

—Butler, Michael, Parliamentary Agent

—Butler, Michael, Senior Ministry Executive, Policy Planning and Major Projects, Transport Ministry

—Campbell, Dr. G. D., Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch, Transport Ministry

—Carlile, J. C., Vice-President, British Columbia Telephone Co.

—Clarke, L., Acting Manager, Financial Administration, Toronto Area Airports Project, Transport Ministry

—Cloutier, S., Deputy Minister, Transport Ministry

—Cook, R., National President, Canadian Merchant Service Guild

—Coyne, J. M., Parliamentary Agent

—Davey, J. M., Special Adviser to the Minister, Transport Ministry

—Davies, Capt. G. J., Head, Maritime Code Development, Coast Guard, Transport Ministry

—Dickson, C., General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission

—Dunan, Wilson J., President, Pacific Trollers Association

—Dussault, M., Director, Marine Pilotage, Transport Ministry

—Evans, Commander R. A., Policy Planning Division, National Defence Headquarters

—Evans, Peter V. O., Chairman, Pacific Pilotage Authority

—Fellis, Maurice, Co-Director, B.C. Chamber of Shipping

—Fleming, James, Parliamentary Secretary to Minister of Communications

—Fleming, M. M., Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry

—Frache, P., Chairman, National Harbours Board

—Frost, Derick, Resident Engineer, Michelin Tires Canada Ltd.

—Goodale, Ralph, Parliamentary Secretary to Minister of Transport

Total 41:25-6

#### Budget supplémentaire (A) 1975-76

Crédits 1a, 10a, L17a, 20a, 25a, 30a, L35a, 60a, L76a, 85a, 91a, 105a 27:5, 12-34

Rapport à Chambre 27:4

#### Budget supplémentaire (B) 1975-76

Crédits 1b, L3b, 10b, 30b, L56b, 62b, 63b, 85b, 86b, 88b, 92b, L101b, 102b 41:4, 5-26; 42:3, 4-18

#### Budget dépenses 1976-77

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses fonctionnement 48:7-37; 49:4-27; 51:4-33

Crédit 65—Administration pilotage Atlantique 55:4-37

Crédits 80, 85—Commission canadienne transports 52:4-34; 53:4-25; 54:4-23

Crédit 90—Administration de pilotage des Grands Lacs 56:4-21

Crédits 95, 100, L105—Conseil Ports nationaux 50:4-21

Crédit 110—Administration pilotage Pacifique 57:4-23

Crédits 115, 120—Administration voie maritime Saint-Laurent 58:4-25

Rapport à Chambre 58:3, 22-3

Cadre institutionnel, améliorations 48:9-10

Collaboration avec MEER 23:19; 48:11

Direction sécurité, automobile et routière, objectif, réduction nombre accidents automobiles 44:7

Direction de planification et de développement

Création, rôle 41:7, 8-9; 43:16

Personnel 43:16

Réorganisation 48:10

#### Énergie

Conservation, attitude 42:12-3

Études 40:12-3

Études diverses, publication 10:17

Experts-conseil, utilisation 16:6

Financement aéroports, crédits, utilisation 2:11-2

Groupe de travail sur ports 41:15-6

#### Groupes d'étude

CCT, participation 24:10

Planification (Groupe Davey) 16:5, 6, 9

Remplacement 27:14

Planification politiques et grands projets (Groupe Butler) 16:5, 6

Tâches, répartition 24:7-8

Groupe mixte chargé étudier relations entre différents modes de transport 41:9

Institut de formation, Cornwall, Ont. 2:37; 16:8-9

Organisation administrative 15:6

Pneus, code identification fabricant 44:24

Public, consultation 15:12

Régions centrales, Thunder Bay, accès, études 48:27-9

Relations avec ministère des transports provinciaux 39:31; 48:12

Transports par air, eau, de surface, comparaison 12:20-1

Traversiers, service, déficit 12:16-7

#### Transports, Ministre

Responsabilités, pouvoirs 21:6; 24:38

- Gordon, Archie, Chairman, Prince Rupert Visitors' Bureau
- Gore, N. R., Director, Program Analysis and Administration Branch, Transport Development Agency, Transport Ministry
- Gow, Captain Neil, Vice-President, Transportation Committee, Board of Trade
- Gralewicz, R., President, Seafarers' International Union of Canada
- Graydon, K. R., President, Rubber Association of Canada
- Green, J. W., Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Hagglund, M. G., Administrator, Arctic Transportation Agency, Transport Ministry
- Hanley, Joseph, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission
- Harvey, W. S., Assistant Director General, Administration and Finance-Treasurer, International Air Transport Association
- Hick, Dr. Wm., Chairman, Prince Rupert Grain Co-ordination Committee
- Himes, E. P., HQ Representative West Coast, Seafarers International Union
- Hindle, Lonnie, Co-ordinator, Native Brotherhood of B.C.
- Holt, Martin Lloyd, President, Prince Rupert Rescue 15
- Huck, W. H., Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
- Hurcomb, P. R., General Counsel, Dominion Marine Association
- Illing, R., Administrator, Canadian Marine Transportation, Transport Ministry
- Jackson, Frank E., Chairman, Great Lakes Pilotage Authority
- Kirkwood, David, Senior Assistant Deputy Minister, Planning and Development Branch, Transport Ministry
- Lalonde, J. P., Secretary, Air Transport Commission, Canadian Transport Commission
- Lang, Hon. Otto, Minister of Transport
- Latter, Captain A. D., Chairman, Atlantic Pilotage Authority
- Lavigne, G., Assistant Deputy Minister, Finance, Transport Ministry
- Laviolette, Leo, Director, Government and Public Affairs, Canadian Automobile Association
- Lester, Peter, Mayor of Prince Rupert, B.C.
- Levesque, D. J., Secretary and General Counsel, Canadian Overseas Telecommunication Corp.
- Lewis, R. T., Program Director, Pacific Rim Access Project, Transport Ministry
- Lomas, D. C., First Vice-President, International Longshoremen Union
- Lottridge, Harry, President, Tire Dealers Association of Canada
- Macaluso, J. A., Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- MacGougan, G. R., Director, Finance Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
- Mackasey, Hon. Bryce, Post Master General of Canada

## Transports aériens

- Accords bilatéraux
  - Canada-Cuba 41:19-20
  - Canada-É.-U. 41:20
  - Signature 15:7
- Affréteurs
  - Facilités 6:14
  - Prolifération, marché desservi 6:6-7
  - Tarifs 6:7, 10
- Autofinancement 21:31, 149
- Companies
  - Concurrence 6:9-10, 11-2; 27:17
  - Difficultés financières 6:10
  - Sur-équipement 6:10, 22
- Énergie, consommation 40:8
- Fédéral, provinces, juridictions 51:7-8
- Lignes canadiennes, efficacité, étude par CCT 18:22-3
- Lignes Regina-États-Unis, demandes *NorCan Air et Frontier Airlines*, accord CCT et *Civil Aeronautic Board* 53:12-3
- Liste services installés 48:16-7
- Mesures de sécurité 15:7
- Politique, élaboration, CCT, rôle 18:24; 51:7-8
- Provinces, activités 18:12
- Rayonnement sur parcours restreints, concept 24:22-3; 39:13, 22, 24-5
- Services hors Canada, répartition, responsabilités, cas Western Airlines 52:9-10, 30-1
- Services offerts, relation avec prix 18:27-8; 48:16-7
- Subventions 21:34; 48:16-7; 52:7, 21
  - 2 c./mille-passager 11:15, 20
  - EPA, Québécois, sociétés subventionnées 52:21
- Tarifs
  - Augmentations, entrée en vigueur 18:9-10; 48:24-5
  - Commission de lutte contre inflation, pouvoirs 42:17-8
  - Compagnies à horaire régulier et affréteurs concurrence 6:15-6
    - Différences prix 6:20-1
    - Discussion 6:10
  - Concurrence 6:10, 15; 18:31-2
    - Consommateur, protection 6:13, 15
  - Contrôle par pays 6:13, 14, 23
  - Établissement 6:6, 7, 8-9, 12, 13, 16-7; 18:15, 17-8; 21:28-9, 143
    - Renseignements fournis par Compagnies 18:23
  - Hausse, demande, examen 18:33
  - Longs courriers, petits vols, hausses 48:25, 31
  - Structure compensatoire 6:22; 42:17-8
- Tarifs de fret 18:26-7
- Taxe, service passager
  - Montant perçu, prévisions, hausse 11:8; 12:24; 48:12, 24-5
  - Utilisation 11:7, 15; 12:24-5
- Terre-Neuve
  - Construction aéroports, pistes atterrissage 53:21
  - Système ADAC, demande *Eastern Provincial* 53:22
- Traitement de faveur, allégations 41:9, 10
- Transporteurs, contrôle 52:30-1
- Transporteurs désignés 6:6
- Transporteurs régionaux



- Mahoney, J. J., Assistant Deputy Minister, Administration, Justice Dept.
- Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport
- Martin, J. M., Director, Finance and Accounting, St. Lawrence Seaway Authority
- Martinelli, Robert, Assistant to Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian Pacific Railway
- Nicholson, D., National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
- Normandeau, Paul, Chairman, St. Lawrence Seaway Authority
- Nuss, J., Counsel, Seafarers' International Union of Canada
- O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Marine Services, Transport Ministry
- Pelletier, Hon. Gerard, Minister of Communications
- Pollock, J. A., President, B.C. Council of Marine Carriers
- Porter, Admiral H. A., Executive Director, Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association
- Radic, Captain A., Vessel Owner, Fishing Vessel Owners Association
- Reid, John, Parliamentary Secretary to President of Privy Council
- Richardson, M., Co-Director, B.C. Chamber of Shipping
- Rose, Philip, Financial Officer, Pacific Pilotage Authority
- Scott, G. A., Senior Assistant Deputy Minister, Operations, Transport Ministry
- Scott, Joseph, Chairman, Prince Rupert Port Authority
- Shandro, T. A., Executive Director, Yellowhead Interprovincial Highway Association
- Sinclair, G. M., Acting Deputy Postmaster General, Operation Services, Post Office Dept.
- Sinclair, Ian D., Chairman and Chief Executive Officer, Canadian Pacific Ltd.
- Sjoquist, Captain Maury, Assistant Secretary Treasurer, Canadian Merchant Service Guild
- Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Ministry
- Stranan, J. A., President, B.C. Chamber of Shipping
- Studnicki-Gizbert, Dr. K. W., Executive Director, Economic and Social Analysis Branch, Canadian Transport Commission
- Sutherland, R., Vice-President, B.C. Chamber of Shipping
- Taylor, D. E., Chairman, National Harbours Board
- Thomka-Gazdik, J. G., General Counsel, International Air Transport Association
- Timbrell, Admiral R. W., President, Dominion Marine Association
- Torrey, D., Senior Vice-President, Pitfield, MacKay, Ross and Co., (Investment Dealers)
- Tosh, M. C., Director, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Turner, R., Director, Public Affairs, Headquarters, Transport Ministry
- Viets, R. D., Chief, Legal Division, Corporations Branch, Consumer and Corporate Affairs Dept.
- Winsor, E., Director General, Airports and Construction, Canadian Air Transport Administration, Transport Ministry

Efficacité, subventions 18:15-6; 52:21; 53:6  
 Politique 53:6-8  
 Provinces Ouest, *Skywest* 48:31-2; 49:10-3; 53:12  
 Rationalisation services, étude 52:21-2  
 Régions desservies par Eastern Provincial Airways, Air Canada, Canadien Pacifique 53:6-8  
 Transporteurs troisième niveau  
 CCT, politique, étude 4:12, 48; 52:21-2; 53:6  
 Permis accordés 13:29; 52:27  
 Politique 13:20, 28-9  
 Provinces Atlantique, audiences 4:33-4; 52:26-8  
 Subventions 18:24  
 Utilisation, augmentation, taux 15:7; 48:23-5  
*Voir aussi*  
 ADAC, système  
 Aéroports

### **Transports aériens, Programme**

Budget dépenses 1975-76 15:9  
 Budget supplémentaire (B) 1975-76 41:5  
 Installations portuaires, programme amélioration 15:9-10  
 Personnel 16:14  
 Services navigation aérienne  
 Activités 15:11  
 Inspection en vol, système 15:11  
 JETS, équipement 15:11  
 Réseau intégré de contrôle des télécommunications 15:11  
 Système intégré de contrôle des communications 15:11

### **Transports de surface, Programme**

Budget dépenses 1975-76 15:15  
 Budget supplémentaire (B) 1975-76 41:5  
 Transport terrestre 15:15-6  
 Traversier, services 15:15

### **Transports et Communications, Comité permanent**

Document ayant trait aux transports au Canada, sujets d'études suggérés par députés 24:10, 11-2, 18, 21, 24, 27, 30, 41  
 Motions  
 Document: «Politique transports—aperçu..., rapport sommaire, permission siéger Canada et Seattle»; adoptée 58:3, 23-5; 59:3  
 Droits payés par British Columbia Telephone Company 5:4, 5, 26  
 Rapport Scott 26:3, 19-28  
 Procédures 48:7-8, 32-4; 58:22-5  
 Séance à huis clos 59:3  
 Sous-comité Programme et procédure, rapports  
 Premier 1:6  
 Deuxième 2:3  
 Témoignages, erratum 14:2  
 Témoins invités  
 Bill C-61 29:14  
 Wardair 7:5  
 Voyages 16:26-7; 25:19-20; 26:15-6; 27:7; 38:15; 43:32; 58:3, 23-5; 59:3

### **Transports ferroviaires**

Abandon, diminutions, permission requise 4:30-1

- Wright, Captain Byron, Vessel Owner, Fishing Vessel Owners Association
- Yalden, M. F., Deputy Minister of Communications
- Yeung, Frederic, Manager, Pacific Trollers Association

For pagination, *see* Index by alphabetical order.

- Agences nationales, création envisagée 20:62-3
- Capacités, améliorations 48:34-5; 53:19
- Charbon, poussière répandue 2:17; 4:28-9; 13:13-4
- Comité, règlements, position, mandat 54:4-6, 20-1
- Concurrence 20:68
- Énergie, consommation 40:8
- Fret
  - Capacités excédentaires 22:76-7
  - Interurbain, pourcentage 20:7
- Grains, coût revient par voies secondaires 53:14-7; 54:15-6
- Pacifique-littoral, accès
  - Rapport préliminaire 38:19
  - Rapport révisé 38:19
  - Réseau 38:17-8
    - Capacité 38:18; 43:20
    - Coordination 38:18
- Revenu moyen par tonne-mille
  - 1949-73 20:9-10, 98
  - 1973 20:9, 96
- Revenus et tonnes-milles, 1973, selon taux de catégorie 20:8-9, 97
- Services aux passagers
  - Améliorations 40:20-2; 42:6-7; 49:5-6; 52:4-5
  - Compagnies, attitude 2:14; 13:10-1; 14:7, 15; 20:36, 62-3; 27:21-2
  - Éléments 21:32, 153; 24:25
  - Amtrak, droits sur territoire canadien 52:32
  - Augmentation, liberté 18:17
  - Besoins 20:30
  - Corridor Québec-Toronto-Windsor 14:9, 10; 20:58-9; 21:32, 43-4, 152; 40:16-7, 19; 41:10-1; 42:6, 11; 51:21-4, 26; 52:15
  - Coût 20:30-1, 36, 63
  - Déclaration hon. O. Lang, 29 janv. '76 41:26; 48:35
  - Étude 41:11; 52:6-7
  - Groupe de travail 21:32, 153
  - Interurbain 14:7, 9-10; 18:21
    - Coûts—bénéfices 14:10; 54:10
  - Loi nationale sur transports, 1967 14:15-6
  - Maritimes, étude CCT, audiences 52:26
  - Ouest 41:11, 26
  - Provinces, collaboration 2:23
  - Qualité, contrôle CCT 53:22-3
  - Rapport conjoint CN-CP 14:15
  - Rationalisation, économies prévues 52:11-2, 20-1; 54:15
  - Réduction, CCT, pouvoirs 13:10-1; 52:4-5; 54:4-9, 14, 22
  - Remplacement par autobus, Voyageur-Colonial 24:28; 53:5; 54:4-9, 17-8, 22
  - Services non rentables, demande retrait, études CCT 52:28-9
  - Subventions 10:33, 34; 13:8; 14:9-10, 12; 18:18, 19; 24:24-5; 27:22; 48:36; 52:7, 17, 28-9; 53:24; 54:10-1, 14, 22-3
    - Calcul 10:32-4; 13:9-11, 12, 14; 52:18-9
  - Sud-ouest Ontario 2:22-3; 18:11
  - Tarifs 21:30, 145-6
  - Taux de changement 40:8, 14, 18-9, 20
  - Trafic sur courtes distances, taux occupation 52:7-8
  - Train rapide, LRC, Turbo 21:31, 151; 39:30; 41:11; 42:11; 48:36; 51:21-4



Trains de banlieue 14:7-8; 18:7, 8, 16-7; 51:25-6

#### Transcontinental

Américains, utilisation 18:19, 36

Avenir, améliorations 20:30; 21:40; 40:21; 41:26;  
48:35-6; 49:5-7; 52:17-8; 54:10-2

Intégration CN-CP, double emploi 52:5, 17-8, 20-1;  
54:8-9, 17

Nationalisation, économies réalisables 54:19-20

Pertes 13:12; 18:18, 19-20, 37; 24:25; 53:4; 54:11-2

Qualité 13:10, 11

Remplacement, formule 24:25-6; 42:7; 49:4-7; 54:8-9

Subventions 21:20; 49:6; 54:11-2

Tarifs 13:11

#### Subventions

Céréales 52:31

Coûts, examen 10:32-4; 13:9-11; 41:25; 52:29; 59:72

Lignes secondaires 4:44-5; 13:6, 8, 9; 20:59-60

#### Système Amtrak, résultats 40:21

#### Tarifs de fret

Anomalies dénoncées par provinces 9:12-3, 23-4, 33;  
10:18-23; 11:16-7; 12:13-4; 14:16-7; 20:28

Déclaration hon. J. Marchand 12:13-4

Rapport 10:13-4, 18; 18:8

#### Augmentation

Avis d'opposition à CCT, absence 18:9

Facteurs 22:78-9

Ministre, CCT, pouvoirs 10:36; 18:8

Augmentation générale horizontale 10:6-8, 39; 18:8-9;  
20:28

Bétails, carcasses 18:13-4; 20:29, 38-9, 66-7

Colza 12:15-6; 13:17-8; 14:16-7

Crowsnest Pass 9:31-2; 10:8-9, 14-5, 23-4; 18:6

Domaines de politique publique 20:28

Études entreprises par provinces de l'Ouest 12:13

Gel, compensations 11:9

Groupe de travail, étude, rapport 9:7; 10:9-10

Halifax-Montréal 9:32-3; 13:22-4

Lots de moins d'une wagoonnée 13:19, 20-1

Maximal 10:39-41

Nord de l'Ontario 13:34

#### Ouest

Conseillers 4:38

Examen 4:38-9

Procureur général, intervention 13:27-8

Produits bruts, transformés, réduction différence 9:28-31

Rapport sur prix équitables 9:13

Regroupement 10:11-2, 22; 12:13

Taux négociés, appel 4:26-7

Tarifs express, augmentation 10:12-3; 12:8-9

Transport passagers-marchandises, répartition coûts 52:18-9

Volume, prévisions, 1990 22:11-2, 81

*Voir aussi*

Chemins de fer

#### Transports maritimes

Actifs appartenant au gouvernement 26:7

Agences privées louage, permis 59:52

Arctique, recommandations comité Affaires Indiennes 12:6

Canal Panama, utilisation, tarifs 59:36, 45, 49, 69, 73, 76,  
78-9, 81

- Canaux, volume, capacité 22:84; 23:11
- Céréales 26:6
- Commerce intercostier
  - Délais livraison, Colombie-Britannique 59:76-7
  - Navires étrangers, recours, absence contrôle 59:33-4, 40, 65, 70
  - Volume, concurrence 59:66-70, 77
- Compagnies canadiennes, restrictions 59:80-2
- Concurrence avec chemins de fer 12:21-2; 59:65-71, 74, 90
- Conteneurs, utilisation 26:6-7, 12
- Côte Ouest
  - Accès, port Prince Rupert, utilisation 60:5-6, 8-10, 15-6
  - Tonnage, étude Conseil ports nationaux 59:43
- Échanges commerciaux, coût 59:79
- Est du lac Ontario, poste UHF de Kingston, utilité 12:18-9
- Flotte étrangère, monopole, tarifs 59:49-50, 65
- Importance 26:5
- Industries extractives, réservées navires canadiens 59:97
- Installations portuaires
  - Dépenses d'expansion jusqu'à 1990 22:83
  - Tonnage, répartition 22:71
- Navires canadiens et étrangers, différence coûts 59:50-1, 65, 73
- Navires étrangers, aide, valeur marchandises, apport économique 59:40-2
- Remorqueurs, sécurité 59:52
- Système financier, usagers paient coûts, effets revision 50:4-6; 59:71-2
- Tarifs
  - CCT, rôle 32:22
  - Influence sur tarifs autres types de transport, concurrence 32:4, 6-7, 22, 28; 59:68-73

### **Transports maritimes, programme**

- Activités 15:12-3
- Bateaux nolisés, politique 16:19-21
- Budget dépenses 1975-76 15:12
- Budget supplémentaire (B) 1975-76 41:5
- Conflits ouvriers, 1974 15:8
- Matériel antipollution 15:13
- Personnel 16:13
- Ravitaillement Est de l'Arctique 15:7-8

### **Transports routiers**

- Voir*
  - Autobus
  - Automobiles
  - Camionnage

### **Traversiers**

- Bell Island-Portugal Cove, T.-N., modification tarifs, subventions 4:34, 35; 52:12-4
- Colombie-Britannique
  - Aide 42:14-5
  - Étude 4:39
- Digby-Saint-Jean exploitation 12:17-8
- Matane-Côte Nord 11:11-3
  - Plan Cogema 11:12
- Service, déficit 12:16-7
- Services intraprovinciaux sous juridiction CCT, avenir 4:34



Subventions, transporteurs non canadiens 4:39  
 Tarifs, gel 11:9  
 Terre-Neuve-Nouvelle-Écosse, juridiction 4:34

#### **Traversiers, services**

Coûts-bénéfices, rapport 15:15

#### **Traversiers intraprovinciaux**

Grand Manan, tarifs 11:10, 11  
 Politique gouvernement fédéral 11:9-10; 26:28

#### **Trudel, Jacques L., député (Montréal-Bourassa)**

Bill C-48 10:43, 46  
 Bill C-61 34:24

#### **Tuktoyaktuk, T.-N.-O.**

Port, dragage 28:10-1, 17

#### **Turner, Charles, député (London-Est)**

Budget principal 1975-76—Transports—  
 Commission canadienne des transports 20:69-71  
 Documents intitulés «Politique des transports. . .»; «. . .transport interurbain des passagers. . .»; «. . .transport de marchandises. . .» 21:42-3

#### **Turner, M. R., Directeur, Affaires publiques, administration centrale, min. Transports**

Budget dépenses 1974-75 2:11

#### **Vancouver, port**

Accès ferroviaire  
 Difficultés 26:11  
 Étude 15:9  
 Activités, étude 43:31  
 Conteneurs, concurrence, étude 59:17-8  
 Élévateur du Conseil des ports nationaux, utilisation 19:25  
 Gare, utilisation 43:29-30  
 Grain, manutention, installations 16:25-6; 20:35; 25:22; 43:14  
 Installations nouvelles 26:12  
 Navires étrangers, escale, apport 59:41  
 Productivité, comparaison  
 Seattle, différence tarifs 59:22-3  
 Salaires, concurrentiels 59:22-3  
 Seattle, concurrence 26:17-8; 59:17-8

#### **Victoriaville, Qué.**

Centre de conteneurs 4:32-3

#### **Viets, M. R. D., Conseiller juridique principal, Direction corporations, min. Consommation et Corporations**

Bill S-11 5:20, 24, 27-9

#### **Voie maritime du Saint-Laurent**

Apport économique 17:8  
 Budget, augmentation 58:4-8  
 Canaux Cornwall et Sault-Ste-Marie  
 Budget 58:4-5, 7, 17  
 Écluses, capacité, concurrence américaine 58:7-8

Section Montréal—Lac Ontario entièrement canadienne, construction 58:7

Canaux plus importants, construction éventuelle 17:14-5, 18; 58:5

Conflits de travail, impact 17:5; 56:8-9

Dette 16:22; 17:5, 6, 7, 15; 27:29-30; 50:6; 58:6-8, 11-2, 18

Accumulation, effet sur administrateurs 17:10; 58:6-8

Exploitation, 1974 17:4-5

Financement 48:12

Immobilisations, dépenses 58:7

Installations, propriétés, biens de valeur, vente, transfert responsabilités 58:13-4, 18-20

Marchés denrées, étude tendances, projections 58:5

Navigation américaine, croissance 58:9

Péage, taux 16:22; 17:5, 6, 10, 11, 12-3, 14, 16-7, 18-20; 27:30; 56:9-10

É.-U., attitude 17:10; 58:8, 18-9

Frais transport, maintien 58:15-7

Hausse unilatérale, É.-U., attitude 17:12; 58:8, 18-9

Objectifs 58:8, 18

Ports Côte Est, garanties 58:12-3

Recettes, partage 58:9

Revenus, hausse 58:6, 8, 18

Pont Mercier, amélioration circulation 58:19-20

Projet jumelage écluses, étude 58:21

Saison navigable, prolongation, expériences 17:6-7, 9, 20; 22:8, 22; 58:11-2, 14-5

Structure financière, révision, étude 58:8, 18

Tonnage, hausses, domaines, projections 58:4-6, 11-2, 21

Tonnage 1975, prévisions 17:5, 9-10; 58:4, 13

Trafic

Diminution en 1974 15:8; 17:5

Pourcentage canadien et américain 58:9

Transport ferroviaire, maritime, concurrence 58:10-2, 21-2

Utilisation, taux, concurrence 17:13; 56:7-9; 58:9-11, 21-2

Volume, capacité

Hausses 22:8, 13, 26-7, 84; 56:7-8; 58:5-6

Maximum 17:7; 56:7-8; 58:5-6

Remorqueurs spéciaux, utilisation 58:6, 11

*Voir aussi*

Welland, canal

## WEOC

*Voir*

Conférence sur perspectives économiques de l'Ouest

## Wagons des transports de marchandises, Loi sur la location

Projet loi, promesse, priorité 48:14-5

## Wardair

Invitation à comparaître, Bill S-18 7:5

## Watson, Ian, député (Laprairie)

Bill C-48 9:26-7, 32-3; 10:29-30, 41, 44, 49

Bill C-61 30:22-4; 31:15, 24-5; 34:8, 13; 36:16, 18, 20-1, 23, 32

Bill C-367 8:6, 9

Bill S-8 45:10-2, 16, 18-9, 21-2, 25-7, 34, 40-1; 46:8-9

Bill S-11 5:24, 27

Bill S-18 6:18-9, 23-5



- Budget supplémentaire (D) 1974-75
  - Commission canadienne des transports 13:21-4
  - Transports, min. 11:16-7, 19, 24; 12:4-8; 14:11-3, 20
- Budget principal 1975-76—Transports
  - Commission canadienne des transports 18:28-31; 20:52-4, 71
  - Conseil des Ports nationaux 19:9-11, 16, 23, 25-8, 37-41
  - Ministère 16:14-5
- Budget supplémentaire (A) 1975-76
  - Transports et Postes 27:13
- Budget principal 1976-77—Transports
  - Administration de la voie maritime du Saint-Laurent 58:19-25
  - Conseil des Ports nationaux 50:8-10
- Documents ayant trait aux transports au Canada 24:6-10; 26:24; 28:16-20, 23
- Documents intitulés «Politique des transports. . .»; «. . .transport interurbain des passagers. . .»; «. . .transport de marchandises. . .» 21:24, 32-3, 43-6

#### **Welland, canal**

- Budget 58:4-5, 17
- Entretien et exploitation, déficit 1975-76 17:8; 58:7
- Navires, grosseur maximale 17:14
- Pont détruit 19:21-2
- Produits agricoles, minerai fer, proportion transport en vrac 58:16, 21-2
- Saison d'ouverture 22:8
- Tonnage, hausses, domaines, projections 58:4-6
- Volume, capacité 22:8, 13, 84

#### **Wenman, Bob, député (Fraser Valley-Ouest)**

- Bill S-11 5:11-3
- Budget dépenses 1974-75
  - Commission canadienne des transports 4:15-9, 28, 38-40
  - Communications, min. 3:22-3

#### **White Rock, C.-B.**

- Voies ferrées, déplacement 4:16-8, 39-40

#### **Whitehorse-Skagway, route**

- Coûts, partage 28:17, 18, 19
- Fin, date prévue 28:19

#### **Whittaker, George H., député (Okanagan Boundary)**

- Budget principal 1976-77—Transports 49:15-8
  - Commission canadienne des transports 52:23-5
- Politique du Canada sur transports 59:22-3, 74; 60:16-9, 44, 47

#### **Winnipeg, Man.**

- Hangar construit par Air Canada 11:23

#### **Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Administration canadienne transports aériens, min. Transports**

- Aéroport international Edmonton 2:34

**Wright, capitaine Byron, Propriétaire navire, Association des propriétaires de navires de pêche**

Politique du Canada sur transports

Discussion 59:57-64

Exposé 59:53-7

**Yalden, M. M. F., Sous-ministre, Communications**

Budget dépenses 1974-75 3:4, 11-2, 17-8, 22-3

**Yellowhead, autoroute**

Alberta 33:11, 19

Colombie-Britannique 33:12-4, 17-8, 19

Coûts 33:16-8, 24

Partage 33:6, 7, 9, 15

Échéancier 33:6, 8

Est du Canada, intérêt 33:24

Gouvernement fédéral, attitude 33:10, 11

Importance économique 33:5, 25-6

Intégration système national 33:6, 23, 24-5

Manitoba 33:10-1, 19, 22

Parcs nationaux 33:23

Priorité 33:10-1, 18, 19

Saskatchewan 33:8, 11, 19, 20, 21-2

Utilisation 33:5, 12, 15, 16, 20-1

**Yellowhead Interprovincial Highway Association**

Association, renseignements 33:4-5

Consultation par ministères provinciaux 33:7

Exposé 33:4-6

Provinces, appui 33:9, 18

**Yeung, M. Frederic, Directeur, Pacific Trollers Association**

Politique du Canada sur transports 59:5-6

**Young, Roger, C., député (Niagara Falls)**

Budget principal 1976-77—Transports—

Commission canadienne des transports 52:31-3

**Yukon**

Transports 28:9

Ferroviaires, étude 28:9

**Appendices**

A—Ordonnances faites par CCT en réponse à demandes précises adressées par provinces au sujet frais détaillés de transport 9:34-47

B—Transports, budget supplémentaire (D) 1974-75 11:28-30

C—Dispositives projetées pendant réunion 20:93-112

E—«Rapport provisoire ayant trait au transport des marchandises au Canada». Diapositives principales utilisées au cours présentation 22:63-93

F—«Politique du transport—Charpente du transport au Canada» 23:63-98

G—Diapositives. Transport et manutention du grain—Situation actuelle, Commission Hall, Commission Snaveley 25:31-63

H—Consommation d'énergie par modes de transport pour passagers 25:65-9



J—Lettre (17-02-1976) envoyée par chef Division du cabotage, Comité transports par eau, CCT, au capitaine G. J. Davies 36:34-5

K—Lettres mentionnées par M. McGrath 48:38-40

### Documents

—«Démonstration ADAC» 39:3, 23

—«Énergie et transports» 40:3

—Rapport, anomalies tarif de fret 10:13-4, 18

### Témoins

—Abbott, M. L. K., Vice-président région Atlantique, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres employés

—Anderson, M. Hugh, député, Parrain du Bill S-11

—Anderson, M. W. G., Directeur, Planification et programmation, Agence des transports dans l'Arctique

—Bailly, Capitaine Paul, président, Administration de pilotage des Laurentides

—Bain, M. B., Ancien président, Yellowhead Interprovincial Highway Association

—Baldwin, M. John, Groupe de travail sur les transports, min. Transports

—Baribeau, M. B., Directeur général, Nouveau projet aéroport international de Montréal, min. Transports

—Béchar, Albert, député, Parrain du Bill S-18

—Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports

—Black, M. A. M., Secrétaire, Association Transport aérien international

—Boughmer, M. A. C., Sous-ministre adjoint, Finances et administration, min. Postes

—Boyle, M. Andrew, Expéditeur, Syndicat international des gens de mer

—Brenckmann, M. M., Directeur, Direction systèmes de transport, min. Transports

—Brennan, M. M., Directeur, Élaboration politiques, Politique, planification et projets importants, min. Transports

—Brooks, Capitaine Jackson, Directeur général, Administration de pilotage des Grands Lacs

—Burbridge, M. F. S., Président, Canadien Pacifique Ltée

—Burgess, M. A. W., Directeur, coordination et gestion, comité fédéral-provincial sur transport de l'Ouest, Administration canadienne du transport par voie de terre, min. Transports

—Butler, M. Michael, Agent parlementaire

—Butler, M. Michael, Conseiller supérieur du Ministère, Politique, planification et projets importants, min. Transports

—Campbell, M. G. D., Directeur, Direction de la sécurité automobile et routière

—Carlile, M. J. C., Vice-président, Administration, British Columbia Telephone Company

—Clarke, M. J. Y., Chef de cabinet auprès du sous-ministre, min. Transports

—Cloutier, M. S., Sous-ministre, Transports

—Cook, M. R., Président national, Canadian Merchant Service Guild

—Coyne, M. J. M., c.r., Agent parlementaire

- Davey, M. J. M., Premier sous-ministre adjoint, Projets spéciaux, min. Transports
- Davies, Capitaine G. J., Responsable élaboration Code maritime, Garde côtière, min. Transports
- Dickson, M. C., Directeur général, Commission des transports des provinces atlantiques
- Dunan, M. Wilson J., Président, Pacific Trollers Association
- Dusseau, M. M., Directeur, Pilotage, Administration transport maritime, min. Transports
- Evans, M. Peter V. O., Président, Administration de pilotage du Pacifique
- Evans, Commandant R. A., Direction planification et politique, min. Défense nationale
- Fellis, M. Maurice, Codirecteur, B.C. Chamber of Shipping
- Fleming, M. James, Secrétaire parlementaire du ministre des Communications
- Fleming, M. N., Administrateur-adjoint, Administration canadienne transports aériens, min. Transports
- Franche, M. P., Président, Conseil des Ports nationaux
- Frost, M. Derick, Ingénieur résident, Michelin Tires Canada Limited
- Goodale, M. Ralph, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports
- Gordon, M. Archie, Président, Bureau d'accueil de Prince Rupert
- Gore, M. N. R., Directeur, Direction analyse et gestion programmes, Centre développement transports, min. Transports
- Gow, Capitaine Neil, Vice-président, Comité des transports de la Chambre de Commerce
- Gralewicz, M. R., Président, Syndicat international des marins canadiens
- Graydon, M. K. R., Président, Rubber Association of Canada
- Green, M. J. W., Directeur exécutif, Comité transports aériens, Commission canadienne transports
- Hagglund, M. M. G., Administrateur, Agence des transports dans l'Arctique, min. Transports
- Hanley, M. Joseph, Directeur exécutif, Direction exportation et tarifs, Commission canadienne transports
- Harvey, M. W. S., Directeur général adjoint, administration et finance, trésorier, Association Transport aérien international
- Hick, M. William, Président, Prince Rupert Grain Coordination Committee
- Himes, M. E. P., Représentant Bureau central, Côte Pacifique, Syndicat international des gens de mer
- Hindle, M. Lonnie, Coordonnateur, Fraternité des Indiens de Colombie-Britannique
- Holt, M. Martin Lloyd, Président, Équipe de sauvetage n° 15 de Port Rupert
- Huck, M. W. H., Administrateur, Administration canadienne transports aériens, min. Transports
- Hurcomb, M. P. R., Conseiller général, Dominion Marine Association
- Illing, M. R., Administrateur, Administration transport maritime du Canada, min. Transports



- Jackson, M. Frank E., Président, Administration de pilotage des Grands Lacs
- Kirkwood, M. David, Premier sous-ministre adjoint, Direction planification et développement, min. Transports
- Lalonde, M. J. P., Secrétaire, Comité transports aériens, Commission canadienne des transports
- Lang, hon. Otto, Ministre des Transports
- Latter, Capitaine A. D., Président, Administration de pilotage de l'Atlantique
- Lavigneur, M. G., Sous-ministre adjoint, Finances, min. Transports
- Laviolette, M. Léo E., Directeur affaires gouvernementales et publiques, Association automobile du Canada
- Lester, M. Peter, maire, Prince Rupert
- Lévesque, M. Donat, Secrétaire et conseiller général, Société canadienne des télécommunications transmarines
- Lewis, M. R. T., Directeur programmes, Projet d'accès à région en bordure du Pacifique, min. Transports
- Lomas, M. D. C., Premier vice-président, Syndicat international des débardeurs
- Lottridge, M. Harry, Président, Tire Dealers Association of Canada
- Macaluso, M. J. A., Directeur exécutif, Comité transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- MacGougan, M. G. R., Directeur, Finances, Administration canadienne des transports aériens
- Mackasey, hon. Bryce, Ministre, Postes
- Mahoney, M. J. J., c.r., Sous-ministre adjoint administration, min. Justice
- Marchand, hon. Jean, Ministre, Transports
- Martin, M. J. M., Directeur finances et comptabilité, Administration voie maritime du Saint-Laurent
- Martinelli, M. Robert, Vice-président adjoint, opérations et entretien, Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
- Nicholson, M. D., Vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
- Normandeau, M. Paul, Président, Administration Voie maritime du Saint-Laurent
- Nuss, M. J., Conseiller, Syndicat international des marins canadiens
- O'Neil, M. W. A., Sous-administrateur, Administration transport maritime, services maritimes, min. Transports
- Pelletier, hon. Gérard, Ministre, Communications
- Pollock, M. J. A., Président, B.C. Council of Marine Carriers
- Porter, Amiral H. A., Directeur exécutif, Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association
- Radic, Capitaine A., propriétaire de bateau, Association des propriétaires de navires de pêche
- Richardson, M. M., Codirecteur, B.C. Chamber of Shipping
- Rose, M. Philip, Agent financier, Administration de pilotage du Pacifique
- Scott, M. G. A., Premier sous-ministre adjoint (Opérations), min. Transports
- Scott, M. Joseph, Administrateur, Port de Prince Rupert
- Shandro, M. T., Directeur exécutif, Yellowhead Interprovincial Highway Association

- Sinclair, M. G. M., Sous-ministre adjoint, Services opérationnels, min. Postes
- Sinclair, M. Ian D., Président du conseil et chef de la direction, Canadien Pacifique Ltée
- Sjoquist, capitaine Maury, Secrétaire-trésorier, Guilde canadienne de la marine marchande
- Stoner, M. O. G., Sous-ministre, Transports
- Stranan, M. J. A., Président, B.C. Chamber of Shipping
- Studnicki-Gizbert, M. K., Recherches, Commission canadienne des transports
- Sutherland, M. R., Vice-président, B.C. Chamber of Shipping
- Taylor, M. D. E., Président, Conseil ports nationaux
- Thomka-Gazdick, M. J. G., c.r., Conseiller général, Association Transport aérien international
- Timbrell, Amiral R. W., Président, Dominion Marine Association
- Torrey, M. David, Premier vice-président, Pitfield, MacKay, Ross and Company
- Tosh, M. M. C., Directeur, Direction analyse services de chemin de fer, Comité transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Turner, M. R., Directeur, Affaires publiques, administration centrale, min. Transports
- Viets, M. R. D., Conseiller juridique principal, Direction corporations, min. Consommation et Corporations
- Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Administration canadienne transports aériens, min. Transports
- Wright, Capitaine Byron, propriétaire navire, Association des propriétaires de navires de pêche
- Yalden, M. M. F., Sous-ministre, Communications
- Yeung, M. Frederic, Directeur, Pacific Trollers Association

Pour pagination, voir Index par ordre alphabétique.



























GOVT PUBNS

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS



